

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«Тольяттинский государственный университет»
Институт права

(наименование института полностью)

Кафедра «Уголовное право и процесс»
(наименование)

40.05.02 Правоохранительная деятельность

(код и наименование направления подготовки, специальности)

Оперативно-розыскная деятельность

(направленность (профиль)/специализация)

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА (ДИПЛОМНАЯ РАБОТА)

на тему «Уголовная ответственность за автотранспортные преступления»

Студент

А.Н. Кулаков

(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

Руководитель

С.В. Кондратюк

(ученая степень, звание, И.О. Фамилия)

Тольятти 2022

Аннотация

Работа посвящена проблемам установления уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения, исследованию нормативно-правовых актов в сфере дорожного движения и изучению уголовно-правовых норм, предусматривающих ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и следственно-судебной практики об их применении, уголовно-правовой характеристике элементов состава преступления, предусмотренного ст.264 УК РФ, особенностям квалификации транспортных преступлений и правонарушений, а так же меры предупреждения подобных преступлений.

Структурно работа состоит из введения, двух глав, включающих шесть параграфов, заключения, списка используемой литературы и используемых источников.

Введение посвящено обоснованию актуальности уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения, определению целей и задач, объекта и предмета исследования.

В первой главе раскрываются теоретические положения об уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Дано определение понятию и предмету преступлениям, посягающих на безопасность движения по уголовному законодательству Российской Федерации.

Во второй главе рассматривается уголовно-правовая характеристика нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Заключение предполагает краткое подведение итогов выпускной квалификационной работы.

Оглавление

Введение	4
Глава 1. Теоретические положения об уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств	7
1.1 Понятие и предмет преступлений, посягающих на безопасность движения по уголовному законодательству Российской Федерации	7
1.2 Уголовная ответственность за совершение автотранспортных преступлений.....	20
Глава 2. Уголовно-правовая характеристика нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств	25
2.1 Объект преступления: значение, виды, предмет	25
2.2 Объективная сторона преступления: значение, признаки	28
2.3 Субъект преступления: признаки, ответственность	44
2.4 Субъективная сторона преступления: признаки, вина, ошибки	52
Заключение	58
Список используемой литературы и используемых источников	60

Введение

Актуальность темы исследования. Актуальность темы исследования не вызывает сомнений в связи с тем, что развитие транспортных систем, средств регулирования, совершенствование технических и других средств, обеспечивающих функционирование системы „человек-транспорт-среда”, в целом воплощают в себе новейшие достижения научно-технического прогресса и определяют уровень социально-экономического развития государства в целом. Но, вместе с тем, причин и факторов, влияющих на совершение преступлений против правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств немало.

На сегодняшний день еще не в полном объеме обеспечивается качественное расследование преступлений данной категории, которое в свою очередь происходит из-за неверной квалификации. Вследствие этого в процессе работы допускаются следственные ошибки, а сбор доказательств приобретает тенденциозный, чаще обвинительный характер. Неполнота и односторонность последующего расследования, при неверной квалификации приводит к не обоснованным решениям, в результате чего возможно нарушение общих принципов законности и осуществления правосудия согласно Конституции РФ, и последующее незаконное привлечение к уголовной ответственности.

Актуальность темы исследования определяется рядом обстоятельств, среди которых целесообразно отметить важную роль квалификации преступлений связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Степень научной разработанности темы исследования. Отдельные вопросы, касающиеся уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств изложены в трудах ученых как практиков так и теоретиков, занимающихся указанной тематикой по соответствующим научным направлениям, а именно: Аруев К.Б.,

Власова С.В., Грибков А.В., Гумеров И.А., Коробеев А.И., Неверов В.И., Перфилов В.П., Петухов Б.В., Проценко С.В., Смаль Н.И., Смирнов, Д.В., Сорокина В.М., Талибова С.Э., Танага И.В., Тарасова В.А., Татарников В.Г., Ходасевич О.Н., Чистякова В.В. и других ученых. Так или иначе, множество исследований, посвященных вопросам уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, не решают их всесторонне, разработка концептуальных основ этого института не завершена. Отдельные вопросы остаются дискуссионными до настоящего времени. С развитием практики назрела необходимость в поиске новых подходов к их разрешению.

Объектом исследования являются уголовно-правовые отношения, связанные с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

Предметом исследования являются связанные с указанным объектом исследования нормы законодательства, регулирующие уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Цель и задачи исследования. Основной целью работы является разработка теоретических положений и научно-обоснованных рекомендаций, за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Для достижения указанной цели были поставлены следующие основные задачи:

- обосновать теоретические положения уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств;
- дать определения понятию и видам автотранспортных преступлений по уголовному законодательству Российской Федерации;
- сформулировать уголовную ответственность за совершение автотранспортных преступлений;

- раскрыть уголовно-правовую характеристику нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств;
- рассмотреть объект преступления, его значение, виды, предмет;
- дать определение объективной стороне преступления, его значению и признакам;
- рассмотреть субъект и субъективную сторону преступления, их признаки и ошибки квалификации.

Методология и методика исследования. В процессе написания бакалаврской работы применялись диалектический метод, метод сравнительно-правового исследования и системного анализа, статистический и социологический методы, юридико-догматический метод, методы синтеза и анализа

Теоретическую основу исследования составили монографическая и учебная литература в области общей теории права, теории уголовного права и криминологии; статьи в ведущих периодических изданиях; а также диссертационные исследования, тематика которых не выходит за рамки настоящего объекта исследования

Нормативную базу исследования составили действующее уголовно-процессуальное законодательство Российской Федерации, другие нормативно-правовые акты, регулирующие уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Научная новизна исследования заключается в том, что теоретические выводы и положения могут быть использованы для дальнейшего научного исследования проблем, связанных с уголовной ответственностью за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Структуру работы определили цели и задачи исследования. Работа состоит из введения, двух глав, включающих шесть параграфов, заключения, списка используемой литературы и используемых источников.

Глава 1. Теоретические положения об уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

1.1 Понятие и предмет преступлений, посягающих на безопасность движения по уголовному законодательству Российской Федерации

Развитие транспортной инфраструктуры в государстве и достижения в производственной сфере обуславливают увеличение мощностей транспортных средств и скорости их движения, что имеет большое значение для интересов общества. В результате этих изменений и увеличения количества видов транспорта все большей реальностью становится картина роста нарушений правил безопасности дорожного движения. Вместе с положительными изменениями в общественных отношениях происходят и негативные процессы. Они несут все большую угрозу самому субъекту этих процессов – человеку. Эксплуатация транспортных средств может повлечь тяжкие последствия, как, например, аварии, в которых гибнут люди, уничтожаются материальные ценности, парализуется движение транспорта [55].

В современных условиях противодействие безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, приобрело существенное значение, о чем свидетельствует выделение этих преступлений в обособленную главу Уголовного кодекса, нормы которой направлены на борьбу с нарушениями безопасности движения и безопасной эксплуатацией транспортных средств, Уголовного законодательства Российской Федерации [70].

В преступлениях, которые содержатся в главе XXVII Особенной части Уголовного кодекса Российской Федерации, деяние выражается в нарушении определенных правил [70]. Это означает, что диспозиции таких статей бланкетные, поэтому для установления факта нарушения настоящих правил необходимо обратиться в многочисленные ведомственные нормативные акты,

регламентирующие поведение работников транспорта или иных участников транспортной инфраструктуры [35].

Единую магистральную транспортную сеть, как бывшего советского союза, так и современной России составляют железнодорожный, водный (морской и речной), автодорожный (автомобильный), воздушный и трубопроводный транспорт, объединенное в сложное многогранное хозяйство [15]. Регулирование отношений в сфере транспортной инфраструктуры осуществляется Федеральным законодательством Российской Федерации, о транспортной безопасности на железнодорожном, воздушном, водном транспорте, о безопасности дорожного движения. Некоторыми постановлениями Кабинета Министров Российской Федерации, различными уставами, правилами (к примеру, уставами, железнодорожного, автомобильного и городского наземного электрического транспорта, кодексом торгового мореплавания Российской Федерации, о правилах дорожного движения), отраслевыми приказами и тому подобное.

Нарушение действующих на транспорте нормативно-правовых актов безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, признаются преступлениями, если это причинило по неосторожности тяжкий вред здоровью или повлекло гибель людей, а также привело к наступлению негативных факторов техносферы и иных физиологических воздействий на человека [60].

Специфика транспортных преступлений состоит в том, что некоторые из них характеризуются обстановкой, которая заключается в движении (перемещении) транспортных средств, поэтому нельзя говорить об ответственности за эти преступления, если движение не происходит (например, во время ремонта транспортных средств) [75].

Безопасность движения и безопасность эксплуатации транспорта уголовно-правовой охраной обеспечивается не сама по себе. Так, при совершении деяния направленного против транспортной безопасности возникает угроза безопасности человека и окружающей среде. Например, при

нарушениях работниками железнодорожного транспорта, водного морского или речного, а также воздушного транспорта инструкций по транспортной безопасности, эксплуатации или недоброкачественном ремонте подвижного состава, железнодорожной колеи, средств светозвуковой сигнализации и средств связи, возникает опасности для жизни человека, а равно и иные тяжкие последствия.

Вред при совершении деяния направленного против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств может причиняться также жизни или здоровью человека. Например, при умышленных деяниях, которые направлены на разрушение или повреждение путей сообщения, сооружений на них, подвижного состава, морского и речного корабля, средств светозвуковой сигнализации и средств связи, а также подобные деяния, целью которых, было приведение указанных объектов в непригодный для эксплуатации вид, в случаях, если это причинило тяжкий вред здоровью или повлекло гибель людей [63].

Вред при совершении деяния направленного против транспортной безопасности, а также эксплуатации транспорта, как правило, причиняется и экологической безопасности, общественной безопасности, правам и законным интересам предприятий, учреждений, организаций и гражданам. Например, когда произведен недоброкачественный ремонт транспортных средств, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо иного транспортного оборудования, произведен выпуск в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств лицом, ответственным за техническое состояние транспортных средств, произошло разрушение, повреждение или приведение иным способом в негодное для эксплуатации состояние транспортного средства, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо другого транспортного оборудования, а равно блокирование транспортных коммуникаций [14].

В уголовном законодательстве Российской Федерации содержится двенадцать норм, регулирующих уголовную ответственность за нарушение

безопасности дорожного движения [70]. Деяния, ответственность за которые предусмотрена в этих статьях, в юридической литературе подразделяются на две подгруппы: преступления, непосредственно направленные на нарушения правил транспортной безопасности и эксплуатации транспорта, что в свою очередь предполагает управление ими и осуществление технической эксплуатацией, а также иные деяния в сфере деятельности транспорта [42].

К общественно опасным деяниям первой подгруппы мы относим:

- нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта, и метрополитена лицом, в силу выполняемой работы или занимаемой должности обязанным соблюдать эти правила, а равно отказ указанного лица от исполнения своих трудовых обязанностей в случае, когда такой отказ запрещен законом, если эти деяния повлекли по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека, либо причинение крупного ущерба. Те же деяния, повлекшие по неосторожности смерть человека или повлекшие по неосторожности смерть двух или более лиц. Крупным ущербом в настоящей статье признается ущерб, сумма которого превышает один миллион рублей;
- неисполнение требований по соблюдению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах, если это деяние повлекло по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека, либо причинение крупного ущерба. Деяние, допущенное лицом, ответственным за обеспечение транспортной безопасности, если это повлекло по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека, либо причинение крупного ущерба, а также совершенные группой лиц по предварительному сговору, либо повлекшие по неосторожности смерть человека, а равно совершенные организованной группой, либо повлекшие по неосторожности

смерть двух и более лиц. Крупным ущербом в настоящей статье признается ущерб, сумма которого превышает один миллион рублей;

- нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, если это деяние повлекло по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека, привело к гибели одного или привело к гибели двух или более лиц, а равно совершенное лицом подобного деяния, находившемся в состоянии опьянения. Под другим механическим транспортным средством понимаются трактора, самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины, а также транспортные средства, на управление которыми в соответствии с законодательством Российской Федерации о безопасности дорожного движения предоставляется специальное право. Лицом, находящимся в состоянии опьянения, признается лицо, управляющее транспортным средством, в случае установления факта употребления этим лицом вызывающих алкогольное опьянение веществ, который определяется наличием абсолютного этилового спирта в концентрации, превышающей возможную суммарную погрешность измерений, установленную законодательством Российской Федерации об административных правонарушениях, или в случае наличия в организме этого лица наркотических средств, психотропных веществ или их аналогов либо новых потенциально опасных психоактивных веществ, а также лицо, управляющее транспортным средством, не выполнившее законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения в порядке и на основаниях, предусмотренных законодательством Российской Федерации;

- управление автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, подвергнутым административному наказанию за управление транспортным средством в состоянии опьянения или за невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения либо имеющим судимость за совершение преступления против транспортной безопасности будучи в состоянии алкогольного опьянения.

К общественно опасным деяниям второй подгруппы мы относим:

- недоброкачественный ремонт транспортных средств, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо иного транспортного оборудования, а равно выпуск в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств лицом, ответственным за техническое состояние транспортных средств, если это деяние повлекло по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека, привело к смерти одного, а также привело к гибели двоих или более;
- разрушение, повреждение или приведение иным способом в негодное для эксплуатации состояние транспортного средства, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо другого транспортного оборудования, а равно блокирование транспортных коммуникаций, если эти деяния повлекли по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека либо причинение крупного ущерба, а равно, когда это деяние привело к неосторожному причинению смерти человека или привело к гибели двоих и более. Крупный ущерб в этом случае признается ущерб, сумма которого превышает один миллион рублей;
- совершение из хулиганских побуждений действий, угрожающих безопасной эксплуатации транспортных средств;

- нарушение пассажиром, пешеходом или другим участником движения (кроме лиц, указанных в статьях 263 и 264) правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств, если это деяние повлекло по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека, привело к смерти одного, двоих или более;
- нарушение правил безопасности при строительстве, эксплуатации или ремонте магистральных трубопроводов, если это деяние повлекло по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека, привело к смерти одного, а также привело к гибели двоих или более;
- неоказание капитаном судна помощи людям, терпящим бедствие на море или на ином водном пути, если эта помощь могла быть оказана без серьезной опасности для своего судна, его экипажа и пассажиров;
- несоблюдение указанных в разрешении маршрутов, мест посадки, воздушных ворот, высоты полета или иное нарушение правил международных полетов;
- использование воздушного пространства Российской Федерации без разрешения в случаях, когда такое разрешение требуется в соответствии с законодательством Российской Федерации, если это деяние повлекло по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека, привело к смерти одного, а также привело к гибели двух или более лиц.
- рассматривая этимологический смысл терминов, образующих словосочетание «безопасность движения и эксплуатации транспорта», укажем следующее. Безопасность - это состояние, когда кому или чему-либо ничто не угрожает. Движение транспорта - это его перемещение, изменение положения. Эксплуатация транспорта - это его использования. Как видим, содержание термина «эксплуатация транспорта» охватывает собой содержание термина

«движение транспорта», или движение транспорта является проявлением его использования [37].

- тем не менее, употребление обоих терминов целесообразно. Объясняется это тем, что движение транспорта нормируется самостоятельно. Например, правилами дорожного движения. Кроме того, следует отметить, что безопасность движения касается не только самого транспорта, но и всех участников движения. Так, Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» нормативно определил, что дорога – обустроенная или приспособленная и используемая для движения транспортных средств полоса земли либо поверхность искусственного сооружения. Дорога включает в себя одну или несколько проезжих частей, а также трамвайные пути, тротуары, обочины и разделительные полосы при их наличии. А равно, специально обозначенное и при необходимости обустроенное и оборудованное место, являющееся, в том числе частью автомобильной дороги и (или) примыкающее к проезжей части и (или) тротуару, обочине, эстакаде или мосту либо являющееся частью подэстакадных или подмостовых пространств, площадей и иных объектов улично-дорожной сети, зданий, строений или сооружений и предназначенное для организованной стоянки транспортных средств на платной основе или без взимания платы по решению собственника или иного владельца автомобильной дороги, собственника земельного участка либо собственника соответствующей части здания, строения или сооружения [73]. Итак, участники дорожного движения это лица, принимающие участие в общественных отношениях, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью устройств, рассчитанных для передвижения на определённом или специально приспособленном используемом с целью перемещения механическими транспортными средствами в качестве водителя транспортного

средства, пешеход, пассажир механического транспортного средства, погонщики животных, пользующихся при этом всем организационно-правовым и организационно-техническим комплексом мероприятий взаимодействия на дорогах [16].

Безусловно, что названные лица являются участниками движения, ведь весь транспорт призван удовлетворять потребности населения в целом и общественно полезного производства в перевозках, в частности.

Как видим, смысл уголовно-правового обеспечения охраны безопасности движения и безопасности эксплуатации транспорта – это создание при движении и эксплуатации транспорта безопасных условий человеку (его жизни, здоровью, безопасности, свободы), обеспечении надлежащего порядка пользования собственностью, обеспечении экологической безопасности, общественной безопасности [43].

В пользу своей позиции – что жизнь и здоровье человека, а также собственность не определяют правовую природу автотранспортного преступления, В.И. Неверов выдвигал следующие аргументы:

- лицо, совершившее транспортное преступление, не преследовало цели использовать транспортное средство для нанесения вреда здоровью граждан или причинения имущественного ущерба;
- во всех случаях совершения транспортных преступлений ущерб причиняется в первую очередь безопасности движения автотранспорта;
- что именно ради правового обеспечения охраны отношений безопасности движения и приняты нормы, в которых предусмотрена ответственность за транспортные преступления;
- указание на последствия преступного деяния в нормах Особой части УК РСФСР само по себе не обуславливает решение вопроса об объекте преступления [40].

В этой связи нужно заметить, что лицо, совершая транспортное преступление, действительно не преследует цель нанесения вреда здоровью

граждан или лишение их жизни. В таком случае это было бы преступлением против здоровья или жизни человека. Однако безопасность движения и эксплуатации транспорта уголовно-правовой охраной обеспечены не сами по себе.

Совершение конкретного из транспортных преступлений (ст.ст. 263-271.1 УК РФ [70]) ставит или может поставить под угрозу здоровье или жизнь, безопасность, свободу человека, собственность, экологическая безопасность, общественную безопасность, права и законные интересы предприятий, учреждений, организаций и граждан. Выделение же транспортных преступлений, ответственность за которые предусмотрена в самостоятельном разделе, вовсе не означает, что эти нормы «служат» исключительно безопасности движения или эксплуатации транспорта. Нормы безопасности движения или эксплуатации транспорта независимо от человека, сами по себе, не существуют, о чем, кстати, указано и в «транспортных законах».

В Федеральном законе «О транспортной безопасности» безопасность на транспорте определяется именно через состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства, а по уровню безопасности сквозь призму защищенности транспортного комплекса, соответствующая степени угрозы совершения акта незаконного вмешательства [73]. Эту норму базового транспортного закона конкретизируют «специальные транспортные законы».

Нормы Федерального закона «О безопасности дорожного движения» прямо указывают, что безопасность движения – это состояние всех процессов, отражающих степень защищенности всех участников дорожного движения от негативного воздействия дорожно-транспортных преступлений, а также их последствий. Равно по обеспечению гарантий безопасного дорожного движения, направленного на предупреждение причин и условий возникновения преступлений, снижения тяжести от их последствий, комплексным организационно-правовым и организационно-техническим воздействием по управлению безопасными процессами на дорогах [73].

Итак, предметом общественных отношений стоит признавать механические и немеханические транспортные средства:

- автомобильный (грузовые и легковые автомобили, автобусы, прицепы, полуприцепы, тракторы и другие самоходные машины, вездеходы, аэросани, амфибии и т.д.);
- мотоциклетный (мотоциклы и мопеды, мотороллеры и мотоколяски), другой дорожный транспорт (гужевой – телеги, сани; велосипедный – велосипеды и веломобили);
- городской электротранспорт (трамваи, троллейбусы, фуникулеры, канатные дороги, электротележки и тягачи).

Рассматриваемые нормы имеют бланкетную диспозицию, то есть для выяснения признаков действия (бездействия) необходимо обратиться к подзаконным нормативным актам, устанавливающим правила, которые обеспечивают движение, или же правилам, нормам и стандартам изготовления, переоборудования и ремонта транспортных средств.

Важно отметить, что правила безопасности движения транспорта могут быть в разных формах выражены в нормативных актах. В основном они формулируются в форме категорической рекомендации или категорического запрета. По мнению В.А. Тарасова, обязательность норм, выраженных в категорической форме, очевидна. Однако случаются нормы, выраженные в рекомендательной форме. Рекомендательной характер нормы, наверное, исключает ее обязательность. Неисполнение рекомендаций, сами по себе не рассматривается как нарушение правил безопасности движения. Но если в результате игнорирования лицом рекомендаций наступили негативные последствия, оно должно нести ответственность. Рекомендательный характер нормы будто оставляет лицу больше свободы решать, как действовать в конкретной ситуации, но тем самым не снимает ответственности за неверно принятое решение. Игнорируя рекомендации, лицо берет на себя риск наступления общественно опасных последствий [65].

Так, например, информационно-указательный знак 6.2 «Рекомендуемая скорость», предусмотренный правилами дорожного движения Российской Федерации, устанавливает рекомендуемую скорость для транспортных средств на определенном участке дороги [48]. Соблюдение водителем указанной на этом знаке скорости не является обязательным. Однако если в результате ее превышения произойдут общественно опасные последствия, предусмотренные Уголовным кодексом Российской Федерации, то при наличии всех признаков преступления водитель должен нести ответственность за невыполнение правил безопасности дорожного движения на транспорте (например, исходя из принадлежности транспортного средства к механическим транспортным средствам, по ст. 264 Уголовного кодекса).

Итак, обе формы деяния, предусмотренного ст. 264 Уголовным кодексом РФ [70], могут совершаться как путем действия – выполнение предусмотренных действующими на транспорте правилами запрета, так и путем бездействия – неисполнение или ненадлежащее исполнение обязанности, предусмотренной настоящими правилами [27]. Обе формы деяния, предусмотренного анализируемыми нормами, устанавливающими ответственность за нарушение «норм» и «стандартов». Первая форма деяния устанавливает ответственность за нарушение правил, которые действующие на транспорте и обеспечивают движение, а вторая - правил, норм и стандартов, касающихся изготовления, переоборудования, ремонта транспортных средств.

Статьи транспортных преступлений не содержат четкого определения, за нарушение каких именно правил, норм и стандартов наступает ответственность по этой норме. По нашему мнению, любые правила, нормы и стандарты на транспорте общего пользования, принятые и введенные в действие в установленном порядке обеспечивают движение, а также регулируют порядок изготовления, переоборудования и ремонта транспортных средств. Содержатся они в нормативных актах, действующих на территории Российской Федерации: законах, подзаконных нормативных

актах, международных нормативных актах, к которым присоединилась Российская Федерация.

Что касается второй формы деяния, то основными нормативными документами, которые должны рассматриваться, прежде всего, во время его уголовно-правового анализа, нужно признать международные, региональные и федеральные стандарты РФ, Согласно Федеральному закону «О стандартизации в Российской Федерации» [74]:

Сформулированный законодателем состав транспортных преступлений является материальной, то есть общественно опасные последствия являются обязательным признаком этого состава, и момент окончания преступления связывается с их наступлением [44].

Законодатель, определяя, как общественно опасное последствие анализируемых норм «гибель людей», использовал множественное число, чтобы охватить все неопределенный круг возможных случаев – от гибели одного человека к гибели двух или более людей [18].

Следовательно, нарушение действующих на транспорте правил имеет в первой форме деяния предметом общественных отношений, а во второй – предметом преступления механические и немеханические транспортные средства железнодорожного, воздушного, морского и речного, автомобильного, в том числе мотоциклетного, другого дорожного транспорта, городского электротранспорта. Обе формы деяния могут совершаться как путем действия – выполнение предусмотренных действующими на транспорте правилами запрета, так и путем бездействия – неисполнение или ненадлежащее исполнение обязанности, предусмотренной настоящими правилами [38].

Большинство составов деяний против безопасного движения транспорта и эксплуатации транспортных средств, являются материальными, то есть общественно опасные последствия является их обязательными признаками, и момент окончания преступления связывается с наступлением именно этих общественно опасных последствий, которыми является гибель одного и более

лиц; причинение вреда здоровью (тяжких телесных повреждений) одному лицу и более; причинение материального (превышающего один миллион рублей) ущерба.

1.2 Уголовная ответственность за совершение автотранспортных преступлений

Одним из самых распространённых нарушений в области транспортной безопасности является управление транспортом в алкогольном опьянении, которое существенно повышает степень опасности преступления и личности виновного. Согласно статье 264 УК РФ [70] управление транспортом в алкогольном опьянении – является квалифицирующим признаком данного деяния. Полагаем, что данный признак должен отягчать ответственность не только при управлении автотранспортом, но и всеми другими видами транспорта, поэтому его целесообразно было бы включить в состав преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ в том числе [23].

Также при анализе 271 статьи УК РФ, можно сделать вывод о том, что объективные признаки, представленные в данном составе преступления (нарушение правил международных полетов) позволяют декриминализировать его на основании формализма конструкции статьи. Наступление последствий, выраженных в причинении вреда в тяжелой степени, либо смерти одного или нескольких человек при несоблюдении правил международных полетов, квалифицируется согласно статье 263 современного УК РФ. Международный полет, вследствие которого произошло нарушение пересечения гос. границ РФ, влечет за собой ответственность по статье 322 УК РФ [70]. В других случаях, когда данное деяние не содержит признаков специальных составов преступлений и не влечет наступления тяжких последствий, скорее всего, возможно привлечение нарушителя к административной либо дисциплинарной ответственности.

Неоказание капитаном судна помощи, терпящим бедствие по УК РСФСР 1960 г. относилось к преступлениям против жизни, здоровья, свободы и достоинства личности (ст. 129 была помещена в гл. 3) [71]. Тем не мене, бездействие капитана судна, когда потерпевшие терпят бедствие стоит квалифицировать не как нарушение безопасности движения, а преступление против личности [69]. Также стоит и квалифицировать подобные действия капитана воздушного судна по статье 263 УК РФ, а не как нарушение полетов, охарактеризованное в 271 статье.

Причинение вреда здоровью в тяжёлой степени, либо лишение жизни, как результат ДТП, считается частным случаем, поэтому процесс разграничения его от других составов преступлений с подобными последствиями. Но правоприменительная практика для таких случаев до сих пор остается неизменной. Верховный суд РФ разъясняет, что «действия водителя транспортного средства, повлекшие указанные в ст. 264 УК РФ последствия не в результате нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, а при погрузке или разгрузке, ремонте транспортных средств, производстве строительных, дорожных, сельскохозяйственных и других работ, должны квалифицироваться в зависимости от наступивших последствий и формы вины по соответствующим статьям УК РФ, предусматривающим ответственность за преступления против личности либо за нарушение правил при производстве работ» [46].

Производство работ, связанное с применением специальных машин сельскохозяйственного или строительного назначения, также вызывает затруднения в квалификации при совершении преступлений против личности. Объясняется это двойственностью подхода, так как правила безопасности движения используются не по прямому назначению, но вместе с тем, данные механизмы относятся к транспорту.

Таким образом, квалификация в данных преступлениях, сводится к тому как использовались данные специальные машины, по их ли назначению, или же был нарушен регламент безопасности работ. Поэтому если первый случай

регистрирует нарушение безопасности и повлекшие этим угрозу общественной опасности, иначе квалификация относится к диспозиции статьи 109, 118 и 143 УК РФ [70]. При этом, если самоходный механизм используется при производстве специальных работ, то нарушаются соответствующие правила их производства, а не правила дорожного движения. В случае использования данного механизма как транспорта, то необходимо руководствоваться ПДД, так как случившееся преступление можно рассматривать как ДТП.

В источниках, уголовно-правового характера сформировано популярное мнение, что нельзя отрывать движение транспорта от его функциональности, и если движение не было обусловлено транспортной операцией, то трактовать его по правилам ПДД было бы неправильно. Исследователи данной проблемы, в частности Н.И. Смаль считает, что: «для повышения эффективности борьбы с транспортными преступлениями и устранения возможных разногласий законодателю необходимо предусмотреть примечание не к одной статье, а к целой главе 27 УК РФ» [58].

Сложнее квалифицировать ответственность за совершение преступлений, совершенных на особых видах дорог, вследствие несоблюдения правил передвижения по ним. В случае нарушения названных правил, регламентирующих отношения безопасности при производстве определенных работ, деяние попадает под квалификацию преступлений прости личности.

«Важную роль в разграничении дорожно-транспортного преступления и преступления против личности, совершенного с использованием механического транспортного средства, играют пространственные пределы действия тех правил, которые нарушены водителем» [46]. Правила дорожного движения написаны с «привязкой» к дорожным знакам, разметке, сигналам светофора и т. д. Дорога представляется как полоса на земле, используемая для движения транспорта. Вместе с тем, на территории государства имеются проселочные дороги без определенных границ и соответствующей разметки.

Представляется, что движение транспортных средств необходимо регулировать вне зависимости от места: в условиях бездорожья или в лесу. Правила дорожного движения содержат правила, имеющие общий характер, т. е. должны выполняться водителем независимо от места управления транспортным средством; некоторые – специальный, рассчитанный только на дорогу. При этом пункт 10.1. Правил содержит универсальную норму, которая регулирует, как водитель должен вести транспортное средство, как по дороге, так и вне дорог. Таким образом, некоторые из правил являются достаточно универсальными и не имеют «привязки» к дороге.

По мнению А.В. Козун, «в случае нарушения таких универсальных правил вне дорог более адекватной характеру опасности была бы квалификация нарушений по ст.264 УК РФ, а не по ст.109 УК РФ или ст.114 УК РФ, если вред причинен в результате использования самоходного механического устройства в качестве транспортного средства» [25]. Итак, характер работ, находящихся в производстве, является тем признаком, по которому будут отграничиваться смежные составы некоторых преступлений. Статьи 109, 114 и 143 квалифицируют несоблюдение безопасности при производстве работ с использованием механизмов транспортного назначения.

Таким образом, квалификация дорожно-транспортных преступлений связана с определенными трудностями объективного и субъективного характера. Практика испытывает значительные трудности в определении элементов составов автотранспортных преступлений и в их разграничении со смежными составами.

Во-первых, необходимо разграничивать преступления в этой сфере и административные правонарушения, ответственность за которые предусмотрена в главе 12 КоАП РФ [24].

Во-вторых, следует учитывать и дифференциацию преступных деяний внутри указанной категории (ст. 263, 264 и 268 УК РФ [70]).

Ну и в-третьих, существуют факты отдельного характера, согласно которым назревает существенная потребность разграничить преступления в

области транспортной безопасности от преступлений против личности и остальных ДТП. Производство работ, связанное с применением специальных машин сельскохозяйственного или строительного назначения, также вызывает затруднения в квалификации при совершении преступлений против личности. Объясняется это двойственностью подхода, так как правила безопасности движения используются не по прямому назначению, но вместе с тем, данные механизмы относятся к транспорту. Таким образом, квалификация в данных преступлениях, сводится к тому как использовались данные специальные машины, по их ли назначению, или же был нарушен регламент безопасности работ. Поэтому если первый случай регистрирует нарушение безопасности и повлекшие этим угрозу общественной опасности, иначе квалификация относится к диспозиции статьи 109, 118 и 143 УК РФ [70]. Нельзя забывать о том, что общественная безопасность при эксплуатации транспортных средств возникает при их движении. В этом и заключается различие нарушений ПДД и несоблюдения правил производства работ с использованием специализированного транспорта.

Глава 2. Уголовно-правовая характеристика нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

2.1 Объект преступления: значение, виды, предмет

Для того чтобы правильно индивидуализировать состав преступления и отграничить от других составов для надлежащей его квалификации, раскрытия социальной опасности необходимо точно определить объект преступления.

Объект преступления в настоящее время не имеет единого подхода к его определению. В уголовно-правовой литературе различные авторы характеризуют несколько подходов к его пониманию. С одной стороны это общественные отношения, которые подвергаются опасному риску со стороны преступления [68]. С другой стороны, это определенное лицо либо их группа, на которых направлены последствия рассматриваемого преступления [29]. С третьей точки зрения это правовое благо, охраняемое законом против которого было совершено преступление [2]. Не пытаясь найти неправильного толкования, можно просто отметить, что скорее всего, объект преступления – это общественные отношения, подвергающиеся опасности и которым был причинен вред в результате рассматриваемого преступления.

Объект транспортного преступления согласно 264 статье УК РФ до сих пор не имеет единой точки зрения в уголовно-правовой литературе. Ряд авторов предлагают считать правильной, нормальную работу транспорта [51]. Точка зрения других сводится к определению объекта, как состояния защищенности во время движения транспортного средства или самоходной машины. Не все мнения в полной мере отображают правильное определение объекта преступления по статье 264, но поскольку законодательство постоянно изменяется, их формулируется достаточно много, что позволяет дискуссионным способом понять точное определение. Выделить из всех мнений можно определение, данное исследователями, которые

охарактеризовали, как состояние защищенности функционала любого транспортного средства, оговоренного в 264 статье УК РФ [20].

Объект, который рассматривается в данном случае можно назвать сложным, так как имеет состав из нескольких общественных отношений. При этом работа транспорта, которая является безопасной и безаварийной, имеет связь также с такими охраняемыми законом отношениями, как гарантия защиты жизни и здоровья, окружающей среды.

Резюмируя вышесказанное, можно дать такое определение безопасной работе транспорта, как отсутствие риска вреда гарантии защиты жизни и здоровья, окружающей среды, другим видам транспорта.

Существует определенное деление объекта преступления по горизонтали и вертикали, и если в транспортных преступлениях, деление по вертикали не вызывает сложностей, то деление по горизонтали имеет в себе несколько неразрешенных вопросов. Большинство исследователей склонны характеризовать рассматриваемый объект, как двухобъектный, подтверждая свою точку зрения делением его на основной и дополнительный. При этом есть противоположная точка зрения, приверженцы которой считают объект транспортного преступления однообъектным [22].

Для подтверждения своей точки зрения в уголовно-правовой литературе говорится о жизни и здоровье, окружающей среде, как об особенностях объекта преступлений в транспортном комплексе в сфере общественной безопасности, поэтому выделение дополнительного объекта не является необходимостью. ФЗ № 196 трактует безопасность дорожного движения как защищенное состояние данного процесса и его участников от происшествий и последствий после них. Закон о безопасности, устанавливает основные принципы, обеспечивающие безопасность на дороге:

- установление приоритета жизни и здоровья лиц, которые учувствуют в организации дорожного движения, над получаемыми экономическими результатами;

- государство берет на себя безоговорочную ответственность за контролем обеспечения безопасности дорожного движения над ответственностью самих граждан, которые участвуют в организации дорожного движения;
- готовность соблюдать интересы граждан страны и общества и государства в целом в процессе обеспечения безопасности дорожного движения;
- обеспечивать безопасность с помощью программно-целевого подхода.

В правоприменительной практике преступления всегда квалифицируются непосредственно по самому объекту, он может как совпасть с родовым (к примеру, квалификация террористического акта), так и различаться. Транспортные преступления как раз и относятся к таким где непосредственный объект зачастую не совпадает с родовым [19]. Правоприменительные и судебные ошибки возникают при квалификации транспортных преступлений в том случае, если присутствуют факультативные или дополнительные объекты, при этом их роль в квалификации существенна, так как они являются альтернативой основному объекту преступления [27].

Таким образом, учитывая многогранность толкования понятия объект транспортного преступления, можно попытаться уйти от необходимости присутствия факультативного и дополнительного объекта, так как они усложняют процесс квалификации и приводят к правоприменительным, а в дальнейшем и к судебным ошибкам. Скорее стоит характеризовать объекты наличием узкой или широкой границей интересов, охраняемых государством, соответственно им можно говорить о степени общественной опасности, которая ими причиняется. Такое изолирование непосредственного объекта от его горизонтального деления на основной и дополнительный, а в дальнейшем и прекращение деления дополнительного на факультативный и обязательный делает процесс квалификации транспортного преступления более простым и

понятным, а значит эффективность правоприменительной практики от этого только выиграет, и показатели борьбы с преступностью вырастут [57].

Получается, что мнение правоведов, которые предлагают характеризовать объект транспортного преступления как однообъектный, заслуживает большего внимания и представляется более обоснованной. И действия лица не признаются преступными, если их последствия не привели к тем, что указаны в 264 статье УК РФ. И точку зрения, где непосредственный объект признается в транспортном преступлении только при второстепенном характере общественных отношений, посягающих на жизнь и здоровье населения, можно считать ошибочной.

2.2 Объективная сторона преступления: значение, признаки

Состав преступления нельзя рассматривать также без объективной стороны, это второй элемент после объекта. Объективная сторона также входит в процесс посягающий на интересы, которые охраняются законом, это процесс рассматривается как постепенное развитие событий в составе преступления с его начала (то есть действия или бездействия субъекта, характеризующихся преступными намерениями) до конца (наступление последствий, описанных в УК РФ) [1].

Состав преступления, заявленный в 264 статье УК РФ считается материальным, но с некоторыми специфическими моментами [70]. Из-за этого некоторые исследователи юридических наук считают рассматриваемый состав, имеющий цель причинить реальный вред, так как если общественно опасные последствия не наступают, преступление нельзя назвать покушением, даже при умышленном поведении виновного. Соответственно, данное деяние определяется согласно административному законодательству и не признается уголовным преступлением.

Есть много мнений, которые можно считать правильными, в них выражена точка зрения, что фактором квалификации, являющийся основным

можно признать только саму опасность, выраженную в виде лишения жизни или вреда здоровью, так как они не наступят, если не будут соблюдены условия и причины для него. Таким образом, такие признаки, как несоблюдение ПДД, последствия, выраженные в виде лишения жизни или вреда здоровью, а также причинно-следственная связь, являются объективными признаками со стороны объекта преступления. Специфика транспортного преступления также требует отнесения к обязательным, такие признаки, как средство и место совершения транспортного преступления [64].

Получается, первая составляющая со стороны объекта преступления есть деяние, охарактеризованное как несоблюдение ПДД и эксплуатации транспорта. И для того чтобы верно квалифицировать транспортное преступление необходимо определить пункт ПДД, который нарушил виновный, либо какие ошибки он совершил при эксплуатации транспорта. Но при этом, при вынесении наказания, необходимо сослаться на конкретный НПА, который определяет допущенное нарушение, в законодательстве таких законодательных актов имеется достаточно много, начиная с федерального законодательства, и заканчивая ведомственными актами.

Нормативным актом, собравшим в себя требования к безопасности в транспортном комплексе, являются Правила дорожного движения РФ. И в первом пункте данного документа сразу указывается, что они «устанавливают единый порядок дорожного движения на всей территории Российской Федерации. Другие нормативные акты, касающиеся дорожного движения, должны основываться на требованиях Правил и не противоречить им» [48]. Получается все остальные документы, созданные законодателем, являются дополняющими и конкретизирующими данное постановление.

Правоприменительная практика ВС РФ констатирует: «При рассмотрении дел о преступлениях, предусмотренных статьей 264 УК РФ, судам следует указывать в приговоре, нарушение каких конкретно пунктов Правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортного средства повлекло наступление последствий, указанных в статье 264 УК РФ,

и в чем конкретно выразилось это нарушение» [53]. Если такое указание отсутствует, то дело можно прекращать, в связи с отсутствием нарушения перечисленного в ПДД.

Но если с разбирательством с нарушением ПДД редко возникают проблемы при квалификации транспортного преступления, то эксплуатация транспорта, являющаяся неправомерной, часто вызывает разночтения. Правила эксплуатации перечислены как в ведомственных актах, так и в распоряжениях и инструкциях, поэтому авторы уголовно-правовой литературы зачастую выражают мнение о том, что данное нарушение не имеет под собой самостоятельной юридической природы. Свою позицию они обосновывают тем, что неправомерная эксплуатация запрещена в ПДД и не требует ее уточнения в ведомственных актах и соответственно дополнительной квалификации соответственной им [78].

Но если обратиться к толкованию, являющимся буквальным, то неправомерная эксплуатация транспорта есть применение того или иного механизма, с целью получения представляемого результата. И если исключить из состава преступления нарушение этих правил, то круг преступлений, охваченных данной нормой закона значительно сузится, исключив неправомерные действия водителя транспортного средства.

Учитывая существующую ситуацию, можно заметить тесную связь между ответственностью между несоблюдением правил использования транспортного средства и обеспечением безопасности. Вследствие озвученного, можно резюмировать, что несоблюдение только правил использования транспорта, не является основой для квалификации по 264 УК РФ.

Есть три вида указаний, которые используют действующие в настоящее время в Российской Федерации ПДД, это рекомендации, предписания и запреты. Предписания и запреты являются обязательными для выполнения субъектами дорожного движения, а соблюдение рекомендаций не является обязательным и является правом участника дорожного движения [77].

Способом совершения преступления в области транспортной безопасности может быть, как действие, так и бездействие. Если имеет место нарушение какого-либо запрета – это преступление, совершенное путем преступного действия. Бездействие же характеризуется нарушением предписания необходимых в той или иной ситуации действий, указанного в нормативном или законодательном акте. В качестве примера преступного бездействия можно указать движение с дальним светом фар со встречным автомобилем, несоблюдение скоростного режима при приближающемся препятствии.

В правоприменительной практике наблюдаются сложности в разграничении смежных составов преступлений в области транспортной безопасности. Основное отличие для правомерной квалификации является то, что существует большая разнородность в классификации неправомерной эксплуатации транспорта, в том числе и для того, который используется в первую очередь не для передвижения, а для различных работ, но при этом имеют возможность посягательства на жизнь, здоровье населения.

Следующий признак объективной стороны преступления – опасные последствия для общества, которые являлись результатом совершенного преступления и их обязательное наступление. Такие последствия могут наступить только в результате преступного деяния [36].

Действия виновного, подлежащие квалификации перечислены в 264 статье УК РФ: «причинение тяжкого вреда здоровью, смерть человека и смерть двух или более лиц» [70]. При этом от тяжести наступивших последствий будет зависеть ответственность виновного. Судебно-медицинская экспертиза определяет тяжесть, нанесенную здоровью потерпевшему. Наступление последствий в виде тяжелой степени нанесения вреда здоровью, которые законодательно закреплены в первой части 264 статьи УК РФ отсылают к 111 статье. Вред здоровью признается тяжким, если присутствует хотя бы один признак из перечисленных: «опасность для жизни человека, потеря зрения, речи, слуха либо какого-либо органа или

утрату органом его функций, прерывание беременности, психическое расстройство, заболевание наркоманией либо токсикоманией, неизгладимое обезображивание лица, стойкая утрата общей трудоспособности не менее чем на одну треть, полная утрата профессиональной трудоспособности» [50].

Для характеристики утраты здоровья и полную потерю трудоспособности вследствие преступления, с наступившими последствиями, выраженными в виде вреда с тяжелой степенью, нужно иметь доказательства о том, что обвиняемый знал о предполагаемых результатах совершенного деяния, согласно 111 статье УК РФ. Но при этом, существует проблема того, что, если преступление было совершено по неосторожности, согласно 264 статье, его необходимо отграничить от преступления с прямым умыслом. Значит, при оценке тяжелой степени нанесения вреда здоровью нельзя учитывать признак утраты трудоспособности жертвы преступления. Также следует указать, что при неосторожном причинении вреда здоровью в тяжкой форме, санкции уголовного кодекса могут быть применены не ко всем признакам состава преступления [77].

Помимо рассмотренного, существуют ситуации, когда потерпевших от транспортного преступления несколько и им нанесен различный вред здоровью. В силу того, что такой результат преступлений не является редкостью, в Верховном Суде этот вопрос решен достаточно полно. Согласно Постановлению: «в тех случаях, когда в результате дорожно-транспортного происшествия пострадало два и более человек, действия лица, нарушившего правила дорожного движения при управлении транспортным средством, подлежат квалификации по той части статьи 264 УК РФ, которая предусматривает более строгую ответственность за наступившие по неосторожности тяжкие последствия, поскольку в соответствии с частью 2 статьи 17 УК РФ совокупностью преступлений признаются только те действия (бездействие), применительно к которым признаки преступлений предусмотрены двумя или более статьями Уголовного кодекса Российской Федерации» [46].

Итак, если вследствие одного преступления наступило несколько последствий, перечисленных в уголовном законодательстве, действия виновного квалифицируется согласно самого тяжкого последствия. Если же имеется временной промежуток между преступным деянием и последствием его, а также они не стали результирующими из-за нескольких допущенных нарушений, то квалификацию стоит осуществлять по их совокупности.

Вызывают много споров ДТП, в результате которых нанесенных тяжкий вред здоровью для потерпевшего явился причиной его последующей смерти в больнице через какой-то промежуток времени. Такие ситуации часто вызывают дискуссии как в уголовно-правовой литературе, так и в правоприменительной практике, встает резонный вопрос: квалифицировать последствия в виде смерти или вреда здоровью в тяжелой степени [12]. Верховный Суд РФ никак не комментирует данную ситуацию в своих постановлениях, но если обратиться к правилам учета ДТП, то если потерпевший умирает в течение 30 суток после аварии, он признается погибшим [49]. Таким образом, вопрос времени решается для квалификации подобных ситуаций, основная проблема заключается в изучении причин и следствия происшествия при наступлении смерти от вреда здоровью в тяжелой степени.

Ну и последний обязательный признак объективной стороны, но, тем не мене, достаточно значимый – наличие связи в виде причин между совершенны нарушением и последствием преступления. Рассмотрим определение для причинной связи, заключающееся в связующих условиях, являющимися взаимными между самим деянием, опасным для общества и последствиями, наступившими после. Согласно комментариям исследователей: вредные последствия часто имеют ситуативный характер, или даже случайный, так как в данных преступлениях наличествует множественность факторов [9].

Установление причинно-следственной связи является необходимым моментом, на что указывает ВС РФ в своем постановлении: «уголовная ответственность за преступление, предусмотренное статьей 264 УК РФ, может

иметь место лишь при условии наступления последствий, указанных в этой статье, и, если эти последствия находятся в причинной связи с допущенными лицом нарушениями правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств» [46].

Это подтверждает то, что даже водитель, находившийся в алкогольном опьянении, то есть совершая одно из самых грубейших нарушений ПДД, не обязательно должен быть виновен в случившемся. Для того, чтобы обвинить водителя в причине совершения ДТП, необходимо доказать наличие связи между его действием или бездействием, вызванным алкогольным опьянением, например, нарушение при проезде на красный сигнал светофора, либо не соблюдение скоростного режима – то, что может явиться причиной ДТП [38].

Для того, чтобы правильно определить причинную связь в совершенном транспортном преступлении необходимо обладать навыками и познаниями в правилах ПДД, механике транспортных средств, трасологии и т.д. В правоприменительной практике для заключения о причинной связи приглашается эксперт-автотехник, который на заседании суда дает показания относительно причин и последствий, которые они могли вызвать.

Существует несколько типов характера причинно-следственной связи. К примеру, если в результате преступных действий наступило опасное последствие, то можно говорить о простом характере связи [26]. Сложный характер причинно-следственной связи имеет в том случае, когда имеет цепочка последовательных преступных событий в конце последнего из которых наступает опасное последствие для общества.

Правоприменительная практика в достаточной мере повествует о подобных ситуациях, когда ряд последовательных или совместно совершенных, но не согласованных действий (бездействий) участников движения привел к наступлению опасных последствий. ВС РФ в своем постановлении для таких случаев указывает следующее: «В тех случаях, когда нарушения правил дорожного движения были допущены двумя или более участниками дорожного движения, содеянное каждым из них влечет

уголовную ответственность по статье 264 УК РФ, если их действия по управлению транспортным средством находились в причинной связи с наступившими последствиями, указанными в названной статье Уголовного кодекса Российской Федерации» [59].

Поэтому наступившие последствия должны характеризоваться соответственно действий каждого отдельно взятого участника ДТП, с учетом его неосторожности, по нормам, соответствующим данному случаю. Наказание также стоит выводить, руководствуясь размером «вклада» вины каждого отдельного причинителя вреда, с учетом допущенного нарушения.

В научной литературе, уголовно-правового характера, часто поднимается вопрос о понятии «неосторожное сопричинение» (неосторожное причинение вреда несколькими участниками дорожного движения). Так, О.Ю. Дмитриева предлагает следующее понятие неосторожного сопричинения вреда: это множественное видовое количество участников преступления, где, соответственно, несколько виноватых, совершающих одно преступление или несколько деяний, складывающихся в один негативный результат [39].

Понятие «соучастие» при этом необходимо отграничивать от понятия «неосторожное сопричинение». Так как виновные в случае соучастия имели намерение причинить тот или иной вред, достичь преступного результата. А неосторожное причинение характеризуется отсутствием намерения совершить преступление при договоре с несколькими лицами.

Рассмотрим пример из правоприменительной практики для подобного случая. Водитель М. выехал на встречную полосу движения, чтобы совершить поворот налево и съехать в поле с главной дороги, нарушая при этом п. 15 первой части и п. 8.1 ПДД. М. не убедился в том, что на дороге учувствуют другие транспортные средства, в результате чего совершил столкновение с попутной машиной под управлением Д. Водитель Д. находился за рулем в пьяном состоянии, не соблюдал скоростной режим, нарушая п.п. 2.7, 10.3 и 11.1 ПДД. В результате столкновения пассажир транспортного средства под

управлением Д. получил вред здоровья тяжелой степени, с наступившей впоследствии смертью. В результате судебного разбирательства заседатели признали совместную вину обоих водителей. Действия, совершенные М., суд квалифицировал согласно третьей части 264 статьи, квалификация действий Д. была осуществлена согласно четвертой части 264 статьи [5].

Данный пример позволяет согласиться с одним из мнений, изложенного одним из ученых в уголовно-правовой литературе: «который противоречит попыткам заключить, что при нарушении правил безопасности движения транспорта несколькими лицами в причинной связи с наступившими последствиями могут находиться действия лишь одного из них» [62]. Соответственно, даже то, что между наступившими последствиями и их причинами была прямая связь не может быть доказательством того, что лицо виновно. Так как лицо, совершившее транспортное преступление могло не осознавать связь между совершенным им нарушением и наступившим преступным результатом.

Итак, чтобы доказать, что действия виновного создали причины, которые повлекли за собой опасные последствия, необходимо чтобы они соответствовали следующим пунктам:

- поведение виновного, не соблюдавшего ПДД, с наступившими опасными для общества последствиями. При чем помимо нарушения, в качестве причины могут выступить другие действия, создающее условия для возникновения опасности. К примеру поведение животных, появившихся внезапно на дорожном полотне, либо технические неисправности управляемого транспортного средства. Данные случаи не рассматриваются как представители причинно-следственной связи «действие-опасное последствие», и не являются признаком преступления против транспортной безопасности;
- обязательным условием наступления опасного последствия является какое-либо совершенное противоправное действие или бездействие

виновного лица, оно должно предшествовать во временном промежутке перед наступлением последствий.

Форма бездействия виновного лица имеет свои особенности во специфике определения причинной связи между наступлением последствия и совершенного транспортного преступления. Данную связь можно установить в случаях, если:

- субъект знал о возложенных обязанностях выполнения требований и правил;
- у субъекта имелись все необходимые возможности их выполнять;
- субъект мог предотвратить противоправный результат, выполняя ожидаемые действия [30].

В правоприменительной практике на деле появляются затруднительные ситуации при процессе выяснения причинной связи, в частности это касается случаев провокации ДТП со стороны потерпевших. Так известны случаи, когда выяснялось, что имело место нарушение ПДД со стороны потерпевшего, которое не оставляло возможности избежать аварии от другого участника дорожного движения [32].

Таким образом, первоочередной задачей при разбирательстве подобного дела является установление факта нарушения потерпевшим ПДД, а, во-вторых, отсутствие возможности предотвратить происшествие и последствий после него. Существование только этих условий способно освободить водителя от ответственности уголовно-правового характера. В этом случае также необходимо устанавливать место транспортного преступления.

И поскольку юридически точного понятия места происшествия законодательством не сформировано, можно предложить в качестве формулировки, сформированную в уголовно-правовой литературе: определенная в ходе дознания территория, где свершилось транспортное преступление (в виде противоправного действия или бездействия) с наступившими последствиями [54].

Правоприменительная практика ВС СССР не имела точного определения относительно места преступления. Постановление 1970 года № 11 устанавливало ответственность независимо от места, где было совершено транспортное преступление [48]. Современная правоприменительная практика рассуждает иначе. Дорожное движение определяется как отношения «движение люди-грузы» с использованием транспорта или без него. Дорогой же считается используемая полоса земли, либо искусственно созданное полотно для движения по ней транспорта, с одной или несколькими частями для проезда, а также пути для транспорта, использующего рельсы, и сопутствующие им сооружения [48]. Таким образом, современное отечественное законодательство признает местом совершения транспортного преступления только дорогу.

Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ), не содержит термина, которое охарактеризовало бы пространство свершения транспортного преступления, поэтому в качестве основного признака объективной стороны выступает дорога. Соответственно вне ее (путей трамвая, тротуара, обочины) невозможно нарушить ПДД.

ВС РФ в своем постановлении указал: «Действия водителя транспортного средства, повлекшие указанные в статье 264 УК РФ последствия не в результате нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, а при ремонте транспортных средств, производстве погрузочно-разгрузочных, строительных, дорожных, сельскохозяйственных и других работ, должны квалифицироваться по соответствующим статьям Уголовного кодекса Российской Федерации, предусматривающим ответственность за преступления против жизни и здоровья либо за нарушение правил при производстве работ или требований охраны труда» [46].

Само механическое средство, используемое в транспортном преступлении, также имеет свои специфические особенности. Уголовно-правовая литература не дает его точной юридической характеристики,

поэтому среди авторов существует ряд мнений. Кто-то считает механическое средство, используемое в транспортном преступлении предметом преступления, другие видят его в виде орудия или инструмента на объект, которому причиняется вред.

Уголовно-правовая литература не дает единого мнения о предмете преступления. Самой популярной точкой зрения считается мнение о нем как о материальном объекте, являющийся связующим звеном с преступлением. Также предмет определяют в качестве элемента всех материальных объектов, посредством которого виновный воздействует на объект [17].

Мнение авторов в уголовно-правовой литературе о том, что транспортное средство – это орудие в составе данного преступления, скорее всего является верным, так как если в результате транспортного преступления он был поврежден – то транспортное средство есть предмет в данном составе, если же было совершено нарушение ПДД, то транспорт уже является средством. Что бы более точно понять и охарактеризовать специфику транспортного преступления, то необходимо обратиться к его определению. ФЗ №196 характеризует транспортное средство как предназначенное для перевозки устройство, которое осуществляет движение с грузом или людьми [28].

В 264 статье законодатель упоминает такое понятие как «другое механическое транспортное средство», ими считаются уже не автомобили, трамваи и т.д. [70]. Другими средствами признаются трактора, самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины, а также транспортные средства, на управление которыми в соответствии с законодательством Российской Федерации о безопасности дорожного движения предоставляется специальное право. Законодательство РФ подверглось расширению в толковании понятий транспортных средств, относительно мопедов и квадроциклов, которым дается определение, что это транспорт с двигателем не более 50 см³ и развивающие скорость не более 50 км/ч, либо с электродвигателем с мощностью 0,25-4 кВт.

Таким образом, фактически, были исключены те устройства, которые приводятся в движение мускульной силой человека или животного, или за счет внешних сил окружающей природы (например, порывы ветра). Следует так же обратить внимание на тот факт, что, если двигатель автотранспорта вышел из строя и дальнейшее передвижение возможно только вручную (например, толкание машины), то деяние следует расценивать как нарушение действующих правил безопасной работы транспорта (ст. 268 УК РФ [70]), но только если такой автотранспорт не буксируется другим транспортным средством.

В теории все транспортные средства принято классифицировать на эксплуатационные и учебные. Все они сохраняют свойства источника повышенной опасности, и при управлении ими тоже может быть совершено преступление, предусмотренное ст. 264 УК РФ. По статистике основное средство в транспортных преступлениях – автомобиль, с вероятностью 96 процентов, гораздо более редкими являются случаи, когда средством выступает трамвай, автобус или мотороллер, у них вероятность равна двум процентам. Но даже пытаясь перечислить весь спектр транспортных средств, законодатель не делает его исчерпывающим. Позиция законодателя говорит о том, что работа над уголовно-правовым законодательством осуществляется по мере совершения новых видов транспортных преступлений, не опережая развитие науки, что негативно сказывается на квалификации преступлений, так как инновационные технологии растут. Поэтому следует обратиться к унификации составов преступлений для их грамотной и правосудной квалификации [67].

Таким образом, делая выводы можно сказать, что объект транспортного преступления согласно 264 статье УК РФ до сих пор не имеет единой точки зрения в уголовно-правовой литературе. Ряд авторов предлагают считать правильную, нормальную работу транспорта [6]. Точка зрения других сводится к определению объекта, как состояния защищенности во время движения транспортного средства или самоходной машины. Не все мнения в

полной мере отображают правильное определение объекта преступления по статье 264, но поскольку законодательство постоянно изменяется, их формулируется достаточно много, что позволяет дискуссионным способом понять точное определение. Выделить из всех мнений можно определение, данное исследователями, которые его охарактеризуют, как состояние защищенности функционала любого транспортного средства, оговоренного в 264 статье УК РФ [3].

Таким образом, учитывая многогранность толкования понятия объект транспортного преступления, можно попытаться уйти от необходимости присутствия факультативного и дополнительного объекта, так как они усложняют процесс квалификации и приводят к правоприменительным, а в дальнейшем и к судебным ошибкам. Скорее стоит характеризовать объекты наличием узкой или широкой границей интересов, охраняемых государством, соответственно им можно говорить о степени общественной опасности, которая ими причиняется. Такое изолирование непосредственного объекта от его горизонтального деления на основной и дополнительный, а в дальнейшем и прекращение деления дополнительного на факультативный и обязательный делает процесс квалификации транспортного преступления более простым и понятным, а значит эффективность правоприменительной практики от этого только выиграет, и показатели борьбы с преступностью вырастут.

Получается, что мнение правоведов, которые предлагают характеризовать объект транспортного преступления как однообъектный, заслуживает большего внимания и представляется более обоснованной. И действия лица не признаются преступными, если их последствия не привели к тем, что указаны в 264 статье УК РФ [70]. И точку зрения, где непосредственный объект признается в транспортном преступлении только при второстепенном характере общественных отношений, посягающих на жизнь и здоровье населения, можно считать ошибочной.

Состав преступления нельзя рассматривать также без объективной стороны, это второй элемент после объекта. Объективная сторона также

входит в процесс посягающий на интересы, которые охраняются законом, это процесс рассматривается как постепенное развитие событий в составе преступления с его начала (то есть действия или бездействия субъекта, характеризующихся преступными намерениями) до конца (наступление последствий, описанных в УК РФ) [11].

Состав преступления, заявленный в 264 статье УК РФ считается материальным, но с некоторыми специфическими моментами. Из-за этого некоторые исследователи юридических наук считают рассматриваемый состав, имеющий цель причинить реальный вред, так как если общественно опасные последствия не наступают, преступление нельзя назвать покушением, даже при умышленном поведении виновного. Соответственно, данное деяние определяется согласно административному законодательству и не признается уголовным преступлением.

Учитывая существующую ситуацию, можно заметить тесную связь между ответственностью между несоблюдением правил использования транспортного средства и обеспечением безопасности. Вследствие озвученного, можно резюмировать, что несоблюдение только правил использования транспорта, не является основой для квалификации по 264 УК РФ [70].

Состав преступления, заявленный в 264 статье УК РФ считается материальным, но с некоторыми специфическими моментами. Из-за этого некоторые исследователи юридических наук считают рассматриваемый состав, имеющий цель причинить реальный вред, так как если общественно опасные последствия не наступают, преступление нельзя назвать покушением, даже при умышленном поведении виновного [41]. Соответственно, данное деяние определяется согласно административному законодательству и не признается уголовным преступлением. Не считается верной позиция некоторых правоведов, которые считают, что главный квалифицирующий фактор в транспортном преступлении - опасность, выраженная в виде лишения жизни или вреда здоровью, так как они не наступят, если не будут соблюдены

условия и причины для него. Таким образом, такие признаки, как несоблюдение ПДД, последствия, выраженные в виде лишения жизни или вреда здоровью, а также причинно-следственная связь, являются объективными признаками со стороны объекта преступления.

Само механическое средство, используемое в транспортном преступлении, также имеет свои специфические особенности. Уголовно-правовая литература не дает его точной юридической характеристики, поэтому среди авторов существует ряд мнений. Кто-то считает механическое средство, используемое в транспортном преступлении предметом преступления, другие видят его в виде орудия или инструмента на объект, которому причиняется вред. Уголовно-правовая литература не дает единого мнения о предмете преступления. Самой популярной точкой зрения считается мнение о нем как о материальном объекте, являющийся связующим звеном с преступлением. Также предмет определяют в качестве элемента всех материальных объектов, посредством которого виновный воздействует на объект [13].

Мнение авторов в уголовно-правовой литературе о том, что транспортное средство – это орудие в составе данного преступления, скорее всего является верным, так как если в результате транспортного преступления он был поврежден – то транспортное средство есть предмет в данном составе, если же было совершено нарушение ПДД, то транспорт уже является средством. Законодательство РФ подверглось расширению в толковании понятий транспортных средств, относительно мопедов и квадроциклов, которым дается определение, что это транспорт с двигателем не более 50 см³ и развивающие скорость не более 50 км/ч, либо с электродвигателем с мощностью 0,25-4 кВт. По статистике основное средство в транспортных преступлениях – автомобиль, с вероятностью 96 процентов, гораздо более редкими являются случаи, когда средством выступает трамвай, автобус или мотороллер, у них вероятность равна двум процентам [8]. Но, даже пытаясь перечислить весь спектр транспортных средств, законодатель не делает его

исчерпывающим. Позиция законодателя говорит о том, что работа над уголовно-правовым законодательством осуществляется по мере совершения новых видов транспортных преступлений, не опережая развитие науки, что негативно сказывается на квалификации преступлений, так как инновационные технологии растут. Поэтому следует обратиться к унификации составов преступлений для их грамотной и правосудной квалификации.

2.3 Субъект преступления: признаки, ответственность

В уголовном кодексе на сегодняшний день под виновником конкретного правонарушения подразумевается физиологический субъект, совершивший социально небезопасное действие, соответствующее показателям вменяемости и имеющего указанного в законе года рождения. Данные условия считаются едиными и неотъемлемыми для абсолютно всех субъектов правонарушений, и для субъектов автотранспортных правонарушений в частности [79].

В источниках имеется точка зрения, в соответствии с которой лицо конкретного правонарушения представляется единым, так как с целью привлечения по уголовной статье довольно присутствия лишь перечисленных выше свойств и не нужно добавочных.

Но с этим убеждением выразить согласие трудно, потому что мало присутствия только лишь данных свойств, чтобы определить действия согласно статьям об автотранспортных правонарушениях, и необходимо для того чтобы субъект, помимо вменяемости и конкретного года рождения владело еще и другими свойствами, которые определены законом.

Таким образом, в диспозиции части 1 статьи 264 Уголовного Кодекса Российской Федерации законом конкретно обозначено, то, что несоблюдение законов дорожного движения (ПДД) и использование автотранспорта только лишь «гражданином, распоряжающимся машиной, трамваем или иным

автоматическим автотранспортным средством». Подобным способом, устанавливая виновника противоправного действия, установленного статьей 264 Уголовного Кодекса Российской Федерации [70], необходимо иметь в виду об особом субъекте правонарушения.

Необходимо отметить, то, что законное состояние единых и специализированных свойств различно. Недостаток одного из списка всех свойств значит, то, что не имеется и самого противозаконного действия. Но при неимении специализированных свойств появляется другое обстоятельство: в отдельных вариантах отсутствие этих свойств способно целиком убрать наказание за преступление, а в иных – только менять квалификацию правонарушения [33].

И так, лицом правонарушения, указанного статьёй 264 Уголовного Кодекса Российской Федерации, считается вменяемый субъект (статья 21 Уголовного Кодекса Российской Федерации), имеющий возраст 16 лет (статья 20) и управляющий машиной, трамваем либо иным автоматическим автотранспортным орудием, специализированным под транспортировку граждан, грузов либо механизмов, находящихся в них.

Особенным показателем, который дает возможность заявлять об индивидуальности субъекта этого преступления, это действия гражданина управляющего транспортом. Имея в виду ход управления транспортом, нужно помнить, то, что лицо считается виноватым и в случае самодвижения транспорта с помощью машинной тяги, и перемещении по принуждению (к примеру, в прицепе у иного автотранспортного механизма), в случае если некто работает пультом управления (с помощью руля) данного автотранспортного ресурса [47].

В согласовании с пунктом 2 Распоряжения Верховного Суда Российской Федерации, виновным считается не только шофер, выдержавший экзамены по управлению отмеченным типом транспорта и получивший надлежащее свидетельство, но и иной субъект находящийся за управлением данного транспорта, и субъект, у коего на законном основании было отобрано

удостоверение за предыдущие нарушения Правил, или субъект проводивший обучение по управлению транспортом на учебном средстве со спаренным управлением [34].

Необходимо выделить то, что в главном преступное деяние, предусмотренное статьей 264 Уголовного Кодекса, происходит с водителями, обладающими законным правом вождения (92%). Когда выполняется езда в тренировочной автомашине с парным управлением обязанность за противоправные действия в управлении автотранспортным средством возлагается на наставника, потому что в соответствии с пунктом 1.2 ПДД тот, кто обучает управлению транспортным средством признается как шофер [34].

Поэтому необходимо учитывать, что по соответствию ПДД пункт 1.2 учащейся тоже является водителем, так как производит управление транспортом и ему необходимо выполнять все пункты ПДД и правильное использование автотранспорта. Если будет определено, что обучающийся нарушил инструкции наставника и не стал выполнять необходимые правила, то он несет наказание по ст. 264 Уголовного Кодекса Российской Федерации [70].

Подобным образом решается проблема и с ответственностью гражданина, которому было отдано руководство автотранспортом в несоблюдение условий пункта 2.7 Правил, так как не разрешается «отдавать управление автотранспортом гражданину пребывающему в алкогольном или ином опьянении, под влиянием фармацевтических веществ, в нездоровом или уставшем виде, а кроме того, гражданам, которые не имеют у себя на данный момент удостоверения вождения для управления автотранспортом надлежащей группы либо подкатегории» [48].

В деятельности судов достаточно большое количество дел имеют эпизоды, в которых несоблюдение законов ПДД и использования автотранспорта отвечают перед законом личности, не имеющие водительского удостоверения, опыта вождения. Туда же можно отнести и эпизоды, когда

аварийные ситуации создаются похитителями автотранспорта. Наказание за такие инциденты назначается по сумме незаконных действий.

Некий гражданин Г. был в пребывании алкогольного опьянения. У него возникла идея изъятия транспортного средства без ведома владельца, целью которого не было преступное присвоение себе авто и использование его себе во благо. У данного лица не было ни водительского свидетельства, ни права на определенный срок законно управлять автотранспортом. Выраженная противоправная халатность гражданина Г. Не предвидела, по всей видимости, установления серьезных последствий. Нарушив пункты 1.5, 2.7, 9.9, 10.1, 10.3 ПДД получил удар со следовавшим навстречу транспортным средством марки Тойота. В результате такой аварийной ситуации одним из попутчиков гражданина Г. были получены множественные травмы, что характеризуется, как нанесение ущерба здоровью. Виновность Г. была определена судом по сумме незаконных деяний, представленных в ч. 1 ст. 166 и ч. 6 ст. 264 Уголовного Кодекса Российской Федерации [4].

Дословное объяснение термина управление автотранспортном предоставляется в основе того, что возможно расценивать деятельность личности в рамках правонарушения, предусмотренного статьей 264 Уголовного Кодекса Российской Федерации [70], только лишь в том случае, если они напрямую объединены с правлением автотранспортом, и подвергли к его перемещению. Но, данное не является таковым.

В судебной практике имеются эпизоды, в которых к наказанию за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, (ст. 264 УК РФ) привлекаются лица, которые при ДТП не только не управляли транспортным средством, а и совсем не находились в нем. Речь идет о тех эпизодах, когда водитель, управляя транспортным средством, покидает его, не предусмотрев самопроизвольное движения автомобиля. Такие ситуации приводят к угрозе жизни граждан при наезде или ударах с иными автомобилями. По действующему пункту 12.8 ПДД водитель имеет право покинуть свое место или уйти из автомобиля только тогда, когда он

предусмотрел требуемые способы, делающие невозможным самостоятельное движение автомобиля [48].

Таким образом, в перечисленных обстоятельствах, когда шофер оказывается за пределами автотранспорта, выполненные им отступления по требованию закона, необходимо характеризовать согласно статьи 264 Уголовного Кодекса Российской Федерации. И так, на основе вышеназванного необходимо выделить ещё 1 отличительную черту субъекта правонарушения – таковым является гражданин, который обязан соблюдать правила, перечисленные законодательством.

Наглядным является тот факт, что эта статья дополнена особенным квалифицирующим свойством, объединенным с состоянием личности - «осуществление действий гражданином, пребывающим в ситуации опьянения». И так, законодательно было разграничено уголовное наказание для благоразумных (трезвых) водителей и для таких, которые имеют степень опьянения.

Прежде, вплоть до надлежащего добавления, условие опьянения никак не разграничивало наказание законом, а функционировало равно как единый принцип, предложенный в статье 23 Уголовного Кодекса Российской Федерации [70]. В соответствии с этим законом гражданин имеющий незаконное деяние при условии опьянения, спровоцированного потреблением спиртного, наркосредств либо иных одурманивающих препаратов, должно нести наказание на единых (общих) основах. Но необходимо выразить согласие с тем, что угроза от шофера, который управляет при условии опьянения, значительно больше, так как снижается скорость реакции на различные ситуации на дороге не трезвого состояния [52].

В соответствии с пунктом 2.7 ПДД водителю не разрешается вести управление транспортом при условии опьянения (спиртового, наркотического или другого), под действием лекарственных средств, снижающих рефлекс и внимание, в нездоровом или бессильном положении, которое может привести к опасным ситуациям.

В комментариях к статье 264 Уголовного Кодекса Российской Федерации дается определение субъекту, пребывающему в каком-либо виде опьянения. Под таковым трактуется субъект который управляет транспортом в случае доказанного факта приема этим субъектом препаратов и средств, которые дают опьянение обусловливаемого присутствием 100% этилового спирта в насыщении, превышающей вероятную итоговую неточность замеров, определенную законодательством Российской Федерации или когда в организме данного субъекта имеются запрещенные вещества и/или психотропные препараты, когда субъект, управляя транспортом, не прошел по указанию сотрудника МВД предписанной законом проверки на степень опьянения.

В Административном Кодексе указана минимально разрешенная насыщенность алкоголя в крови человека. Именно этот показатель необходимо применять для определения нарушений по статье 264 Уголовного Кодекса Российской Федерации. В комментарии к статье 12.8 Кодекса Административных Правонарушений спиртовое опьянение устанавливается присутствием 100% спирта в насыщении 0,16 млгр на 1 литр воздуха при выдохе, или доказанное нахождение наркосредств, психотропных или других препаратов у субъекта, которые могут вызвать наркоопьянение [45].

Условия использования спиртного либо других одурманивающих элементов в основной массе ситуаций на квалификацию практически никакого воздействия никак не проявляют. Таким образом, в том числе и в случае если субъект принудительно было повергнуто в опьянение, и если после такого он приступает вождению автотранспортом и совершает несоблюдение законов ПДД либо использования автомобиля, то ему приписывается этот характеризующий критерий.

Необходимо отметить, что касательно иных типов опьянения, точка зрения Закона крайне однозначна – присутствию в организме личности наркосредств либо психотропных препаратов не зависит от объема, приписывание квалифицирующего показателя обязательно [76].

Типом настоящей погрешности касательно социальной угрозы действия считается индивидуальное понимание субъекта о присутствии либо не наличии у него свойства опьянения. Таким образом, на деле практически никак не вызывает никаких затруднений, когда субъект неверно считает, что пребывает в опьянении, однако итоги медицинского обследования не доказывают присутствие этого прецедента, а значит и приписывание квалифицирующего показателя никак не нежно. Но вероятно и противоположное состояние.

Предположим, в случае если субъект совершил правонарушение, неверно определив себя не пьяным (к примеру, полагает, что уже после принятия спиртосодержащих веществ миновало много времени, либо, что степень спиртного никак не превосходит норму), однако согласно итогам медицинской экспертизы, подобное состояние определено - в таком случае приписывание квалифицирующего показателя необходимо. При таком условии необходимо выразить согласие с суждением, что, не подозревая о публичной угрозе никак не снимает ответственности за необдуманное преступное деяние, в случае если субъект знал или обязан был понимать общественно опасный вид совершаемого действия и предусмотреть его социально небезопасные результаты [22].

Любопытно, что в нашу действительность закон идентифицирует уклонение от медицинского обследования на степень опьянения с пребыванием личности в опьянении. Необходимо выделить, что административное право в этой области содержит наиболее четкую и детальную упорядоченность. Таким образом, при уклонении гражданина ответственного за совершение транспортного происшествия, от прохождения врачебного обследования при наличии обстоятельств, что у должностного официального сотрудника существуют причины считать гражданина не трезвым, КоАП в ст. 12.26 предполагает наказание в качестве штрафа за невыполнение шофером распоряжений [24]. Правомерность причин для направления шофера на выявление степени опьянения подтверждается:

несогласием шофера с прохождением освидетельствования на степень спиртного опьянения при присутствии 1-го либо многих качеств личности который управляет автотранспортом, на степень спиртного опьянения и описания его итогов; направления данного гражданина на врачебное обследование на степень опьянения, врачебное обследование данного гражданина на степень опьянения и описание его итогов; разногласие шофера по итогам обследования на наличие спиртового опьянения; присутствие одного или многих качеств, при отрицательном итоге обследования на степень алкогольного опьянения.

И так, ошибочным кажется установленное УК Российской Федерации сравнение, так как в этом случае прекращается важнейшее конституциональное право - предположение невиновности. Таким образом, в части 3 статьи 14 УПК РФ отмечено, что все подозрения на наличие вины у подозреваемого, которые невозможно удалить предписаниями УПК используются в положительную сторону осуждаемого. И если главным аргументом, доказывающим вину подозреваемого, считаются итоги освидетельствования, в таком случае и приписывание степени опьянения является неосуществимым [31].

Процедура, предложенная в комментарии статьи 264 Уголовного Кодекса Российской Федерации, считается формально видимостью, сформированной с целью охраны прав пострадавших при разбирательстве в суде, так как отклонение от этого определения законом подтолкнет к незаконному использованию граждан виновных в таких деяниях.

Ещё одним острым вопросом на практике считается неосуществимость определения степени опьянения личности во время совершения аварийной ситуации, когда виновник уезжает с места несчастного случая. На практике же для определения противоправных действий и для вынесения законного наказания требуется выяснить имеет подозреваемый или не имеет состояния опьянения, что повлечет утяжеление вины. Недоступность определения такого

факта приводит, как бы к «стимулу», и снижению наказания по административному законодательству.

2.4 Субъективная сторона преступления: признаки, вина, ошибки

Любое преступление имеет определенный набор необходимых элементов, в современном уголовном праве их насчитывается четыре, и четвертым элементом является субъективная сторона, характеризующаяся теорией как связанная непосредственно с совершением преступления деятельность лица, определяемая его психическим состоянием. Исследователи противодействия преступным нарушениям правил дорожного движения, в проверенных временем научных трудах отмечают, что субъективная сторона, рассматриваемая в качестве элемента состава преступления, позволяет провести разграничительную черту между поведением преступным и не преступным, а также представляемое преступление от иных составов преступления, которые могут быть похожи между собой, если ставить во главу угла объективные признаки [7].

Представим субъективную сторону в виде некоего пространства, наполненного определенным содержанием, раскрываемого конкретными понятиями, такими как цель, мотив и вина.

Вина как понятие в уголовном кодексе в настоящее время не содержится. Уголовный закон очерчивает круг общественно опасных деяний и, совершая подобное действие, человек имеет к нему свое собственное отношение, определяемое как психологическое, оно и определяется теорией уголовного права в качестве вины, но на квалификацию преступления состояние лица, обвиняемого в нем, влиять не должно [72].

Необходимо заметить, что без вины нет и состава преступления, она же выступает и в качестве обязательного признака любого преступления. В отношении некоторых преступлений, касающихся эксплуатации транспорта и нарушения правил дорожного движения, в уголовном праве существует

научная дискуссия относительно вины, содержащейся в указанных противоправных действиях. Некоторые авторы определяют свою позицию как наличие смешанной формы вины при совершении опасного для общества деяния, выражающейся в сочетании умысла и вины в неосторожной форме по отношению к результату. Субъективная сторона может иметь характеристику как в форме умысла, так и неосторожности виновного при нарушении правил дорожного движения и эксплуатирующем транспортное средство, а последствия наступают по неосторожности.

Психическое отношение лица по мнению сторонников смешанной формы, как было выше сказано, может раздваиваться, с одной стороны к нарушению правил дорожного движения и эксплуатации транспорта и, с другой стороны, к последствиям, опасным для общества.

Следует так же заметить, что нередко происходит отождествление смешанной и двойной формы вины. Статья 27 УК РФ разграничивает эти понятия и дает определение двойной форме вины, имеющей место только в преступлениях, совершенных умышленно, или в том случае, когда виновный обязан был предвидеть возможность наступления тяжких последствий, но не сделал этого. Приверженцы признания преступлений с наличием двойной формы вины признают взаимосвязь основного последствия и производного.

Человеческое сообщество не зря разработало правила дорожного движения и надлежащей эксплуатации транспорта, соблюдение этих правил несет безопасность обществу, но рассматривая преступления в этой области следует заметить, что законодатель относит их к числу тех, что имеют простой состав с одним лишь последствием, и вина подразумевает неосторожную форму, ведь легко заметить, как тонка грань между соблюдением и нарушением законодательства. Такое положение регламентируется частью первой статьи 264 УК РФ, то есть наступившие последствия для общества опасны, но причинены без умысла, а по неосторожности [56].

В отношении общественно опасных деяний следует отметить, что они могут совершаться умышленно, но сами по себе не создают преступления в

оконченном варианте, в этом случае оно будет квалифицировано как административное правонарушение и в силу вступает административное законодательство. В противном случае виновный, используя транспортное средство в качестве орудия преступления, имеет умысел на последствия, опасные для общества, и тогда содеянное им будет квалифицироваться уголовным законодательством по статьям, где основным является преступление против личности, совершенное умышленно.

Неосторожность – понятие очень емкое, оно подходит ко многим жизненным ситуациям, когда наступают неприятные события как для самого виновного, так и для окружающих. В Уголовном законодательстве говорится о двух соответствующих статье 26 УК РФ видах неосторожности: о легкомыслии и небрежности.

Всем известно устойчивое выражение легкомысленный человек, так характеризуют того, кто осознанно представляет результат своего поступка, несущий опасные последствия для общества, но самонадеянно надеется на его предотвращение, хотя достаточные основания для этого отсутствуют. Именно об этом свидетельствует часть вторая статьи 26 УК РФ [21].

Особенно часто преступное легкомыслие проявляется среди участников дорожного движения, где решения принимаются быстро и должны точно соответствовать правилам дорожного движения. Нарушая указанные правила, эксплуатируя транспортное средство в ненадлежащем состоянии, водитель осознает общественную опасность совершаемого деяния, он предвидит, пусть абстрактно, возможность совершения ДТП с нанесением вреда жизни и здоровью, все его подобные действия говорят о имеющем место интеллектуальном моменте преступного легкомыслия. Здесь наблюдается и другой момент, называемый волевым, содержащий в себе отрицание наступления последствий, опасных в той или иной мере для общества, а также, пусть и самонадеянную, возможность их предотвратить.

Самонадеянность виновного, в свою очередь, объясняется тем, что благодаря неким конкретным обстоятельствам общественно опасные

последствия, по его мнению, наступить не должны. Если речь идет о водительских навыках, исправности автомобиля, надежде на быструю реакцию потерпевшего и пр., то ст. 264 УК РФ данную совокупность рассматривает как самонадеянный расчет, являющийся составной частью преступления [10].

К наиболее ярким примерам нарушений Правил дорожного движения, совершаемых по легкомыслию, и, как правило, ведущим к тяжким последствиям, относятся: скорость, превышающая допустимую, движение при запрещающем сигнале светофора или управляющий транспортным средством находится в состоянии измененного сознания (может иметь место алкогольное или наркотическое опьянение); при этом водитель идет на это осознанно, рассчитывая на свое мастерство вождения или благоразумность и осторожные действия других участников, а также не предвидя неблагоприятного исхода.

Следует провести разграничительную черту между преступлениями, совершенными по легкомыслию, и преступлениями с наличием косвенного умысла, так как на практике в этом вопросе можно столкнуться с определенными трудностями. Косвенный умысел в отличие от легкомысленности характеризуется тем, что в нем отсутствует волевой момент, а именно, виновный, относясь одобрительно, как верно поясняет А.И. Рарог к тому, что могут наступить общественно опасные последствия, такой вариант допускает сознательно.

Легкомысленное поведение несовместимо не только с желанием, но и сознательным допущением этих последствий, и, наоборот, имея отрицательное отношение к развитию подобных событий, субъект старается их если не предотвратить, то хотя бы не допустить [66].

По сравнению с легкомыслием гораздо сложнее установить психологическое отношение лица к последствиям, опасным для общества, допущенные как небрежность. Уголовное законодательство, действующее в настоящее время, согласно части 3 статьи 26 УК РФ признает совершенное по небрежности преступление только в том случае, если виновный не предвидел

возможного развития событий, грозящих общественно опасными последствиями в результате своего действия или бездействия, хотя, будь он более внимателен и предусмотрителен, последствия эти мог бы и предусмотреть.

В том, что лицо, совершая определенное деяние, не предвидит возможность реализации опасных последствий, и характеризуется интеллектуальным моментом преступной небрежности. Два основных критерия – объективный и субъективный – раскрывают небрежность с качественной стороны. При допуске объективного критерия лицо «должно было предвидеть наступление последствий», при допуске субъективного – лицо их «могло предвидеть».

Правила дорожного движения РФ выступают в качестве основного документа, в котором подробно описываются должные нормы поведения лиц, взявших на себя управление транспортным средством. Всякий, кто является водителем, обязан знать о наличии и содержании утвержденного документа. Как известно, всякое незнание не дает освобождения от ответственности, Правила надо хорошо знать, соблюдать и не нарушать. В качестве вывода следует заметить, что незнание каких-либо законов никогда не дает освобождения от ответственности, и в признании существования факта нарушения имеет юридически ничтожное значение [61].

Что касается субъективного критерия, то он неразрывен с конкретной личностью, в его основе лежит индивидуальная способность лица реально оценивать свои личные качества в предлагаемых обстоятельствах, предвидеть или чувствовать вероятность возникновения последствий, несущих потенциальную опасность для общества.

Рассмотрим надлежащее поведение водителей, согласованных с Правилами дорожного движения в пункте 14.2. Водитель, подъезжая к нерегулируемому пешеходному переходу, обязан снизить скорость, при необходимости остановиться. Другие транспортные средства, движущиеся в том же направлении по параллельным полосам, имеют ту же обязанность по

снижению скорости и остановке, и только, имея уверенность в отсутствии пешеходов на переходе, продолжают движение [48]. Водитель автомобиля может проявить небрежность, если, не притормозив перед переходом, не убедившись в отсутствии помехи движению, он мог не заметить вышедшего из-за большегрузного транспорта, препятствующего обзору, пешехода и сбить его.

Таким образом, волевой момент, проявляющийся в поведении лица с отсутствием направленности на действия, предотвращающие общественно опасные последствия, характеризует именно преступную небрежность. Наличие субъективных и объективных критериев необходимо констатировать для того, чтобы установить преступную небрежность. Если хотя бы один из указанных критериев отсутствует, то вина и уголовная ответственность исключаются. Стоит отметить, что при рассмотрении дела судом не придается значения виду неосторожности, имевшему место в конкретном случае, суду достаточно установить форму вины.

Заключение

Результаты проведенного исследования позволили сделать следующие выводы о проделанной работе и сформулировать предложения и практические рекомендации.

Установлено, что под безопасностью транспорта как интегрированным его свойством следует понимать такое состояние функционирования транспортной системы, которое обеспечивает неприкосновенность жизни и здоровья людей, целостность, сохранность материальных ценностей, окружающей среды, транспортных средств и коммуникаций.

Подчеркнуто, что установление уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения соответствует научно обоснованным критериям криминализации деяний: подобные деяния обладают высокой степенью общественной опасностью, являются достаточно распространенными, эффективное противодействие указанным деяниям посредством лишь мер гражданско-правовой и административной ответственности возможно лишь на стадии нарушения и невозможно на стадии причинения потерпевшему тяжкого вреда здоровью или смерти; ст.264 УК в определенной степени оказывает предупредительное воздействие на потенциальных и действительных субъектов преступлений и в полной мере соответствует нормам Конституции РФ и федеральным законам в данной сфере.

Акцентируется, что основным непосредственным объектом преступления, ответственность за которое предусмотрена ст. 264 УК РФ, следует признать отношения, складывающиеся между участниками дорожного движения и обеспечивающие соблюдение ими правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Дополнительным объектом выступают общественные отношения, обеспечивающие здоровье и жизнь человека, как участника дорожного движения.

Обосновано утверждение об особой специфике данного преступления,

т.к. оно относится к деяниям с реальным причинением вреда, т.е. главным криминализирующим фактором является предусмотренный законодателем ущерб, причиняемый по неосторожности и находящийся в причинной связи с допущенным нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Причинная связь является одним из важнейших признаков объективной стороны, ее необходимо устанавливать с учетом заключения автотехнической и судебно-медицинской экспертиз.

Установлено, что причинная связь в преступлении, закрепленном в ст. 264 УК РФ, может быть, как простой (деяние – следствие), так и сложной (деяние – промежуточный результат – следствие). Лицо, нарушившее правила дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, может создать аварийную ситуацию на дороге, в результате другие водители, уклоняясь от аварии, вынужденно нарушают порядок движения и в результате причиняют вред здоровью третьим лицам или себе. Таким образом, причинная связь вполне может представлять двухзвенный характер: одно нарушение порождает другое, а другое в свою очередь порождает общественно опасное следствие.

Сделан вывод о том, что в качестве субъективных детерминантов преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ, наиболее часто выступают: управление транспортным средством в состоянии опьянения; низкий уровень правосознания водителей; слабая организационно-управленческая работа руководителей автопредприятий; недостаточно эффективная и низко профессиональная деятельность специализированных автошкол, осуществляющих подготовку водителей. Типичными дефектами профессионального поведения водителей, совершивших преступления, предусмотренные ст. 264 УК РФ, являются невнимательность, беспечность, неправильная оценка ситуации, несвоевременное либо неумелое реагирование на возникшую опасность при движении по дороге.

Список используемой литературы и используемых источников

1. Авдалян М.Э. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: основание криминализации и криминообразующие признаки // Общество и право. 2014. № 3(49). С. 110-113.
2. Авдалян М.Э. Противодействие нарушению правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в судебной практике: исторический аспект // Известия Юго-Западного государственного университета. Серия: История и право. 2014. № 3. С. 83-89.
3. Анохина Т.Г. Некоторые вопросы по повышению безопасности дорожного движения в России // Студент. Аспирант. Исследователь. 2018. № 8(38). С. 71-76.
4. Апелляционное постановление № 22-1629/2021 от 30 августа 2021 г. по делу № 9.1-124/2021 // <https://sudact.ru/regular/doc/JwMBBVMHNINd/> (дата обращения: 13.03.2022).
5. Апелляционное постановление № 22-1927/2021 от 12 октября 2021 г. по делу № 1-47/2021 // КонсультантПлюс: справ.правовая система. М., 2022.
6. Аруев К.Б. Криминологическая характеристика личности граждан, совершивших автотранспортные преступления, и вопросы профилактики данного вида преступлений: специальность 12.00.08 «Уголовное право и криминология; уголовно-исполнительное право»: автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук Санкт-Петербург, 2007. 20 с.
7. Ахмяров Р.Ш. Вопросы преступного нарушения правил дорожного движения // Транспортное право и безопасность. 2018. № 3(27). С. 92-98.
8. Белокобыльский Н.Н. Понятие транспортного средства в уголовном праве РФ // Вестник Московского университета. Серия 11: Право. 2012. № 4. С. 101-111.

9. Букалерева Л.А. Установление признаков опьянения при квалификации автотранспортных преступлений // Вестник Академии Генеральной прокуратуры Российской Федерации. 2016. № 5(55). С. 57-60.

10. Ванеков И.С. История становления и развития уголовной ответственности за преступления против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств // Юридический факт. 2020. № 94. С. 17-20.

11. Власова С.В. Способы собирания доказательств по уголовным делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: специальность 12.00.09 «Уголовный процесс»: автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Нижний Новгород, 2009. 35 с.

12. Габдрахманов А.Ш. К вопросу о понятии преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта в уголовном праве России // Вестник НЦБЖД. 2012. № 2(12). С. 32-36.

13. Гайков В.Т. Установление причинной связи как важное условие правильной квалификации дорожно-транспортных преступлений // Известия высших учебных заведений. Северо-Кавказский регион. Общественные науки. 2012. № 6(172). С. 100-104.

14. Годунов В.С. Характеристика вины при нарушении правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ) // Вестник Московского университета МВД России. 2013. № 10. С. 71-75.

15. Грибков А.В. Уголовная ответственность за совершение автотранспортных преступлений в условиях провоцирующих ситуаций: специальность 12.00.08 «Уголовное право и криминология; уголовно-исполнительное право»: диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Москва, 1998. 186 с.

16. Гумеров И.А. Криминологическая характеристика преступного нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и его предупреждение: специальность 12.00.08 «Уголовное право и

криминология; уголовно-исполнительное право»: автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Казань, 2004. 30 с.

17. Давыдова К.В. Соотношение законодательной и правоприменительной уголовной политики в отношении преступных нарушений правил дорожного движения, совершенных лицами, управляющими автотранспортными средствами // Северо-Кавказский юридический вестник. 2013. № 2. С. 82-87.

18. Дворецкий М.Ю. Уголовная ответственность: реализация и эффективность: в 4-х частях. Тамбов : Тамбовский государственный университет имени Г.Р. Державина, 2013. 876 с.

19. Дуюнов В.К., Кондратюк С.В. О дифференциации ответственности в российском праве и в уголовном законодательстве: понятие, природа, статус и значение // Вопросы российского и международного права. 2019. Т. 9. № 11-1. С. 201-214.

20. Ербахаева З.В. Некоторые вопросы совершенствования объективных признаков преступления, предусмотренного ст. 264 Уголовного кодекса Российской Федерации // Молодой ученый. 2016. № 20(124). С. 505-508.

21. Ефимова Е.О. Состояние неосторожной дорожно-транспортной преступности в России // Известия Юго-Западного государственного университета. Серия: История и право. 2012. № 2-1. С. 193-196.

22. Закомолдин Р.В. К вопросу о нормативном определении понятия и сущности квалификации преступлений // Гуманитарные балканские исследования. 2020. Т. 4. № 1(7). С. 89-92.

23. Закомолдин Р.В., Кондратюк С.В. Критерии выбора обстоятельств, используемых в качестве квалифицирующих преступление признаков // Гуманитарные балканские исследования. 2019. Т. 3. № 3(5). С. 116-120.

24. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 16.04.2022) (с изм. и доп., вступ. в силу с 27.04.2022) // Парламентская газета, № 2-5, 05.01.2002.

25. Козун А.В. Некоторые вопросы уголовно-правовой оценки нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ) // Законодательство и практика. 2011. № 2(27). С. 34-39.

26. Кондратюк С.В. Некоторые проблемы причинно-следственных связей преступных нарушений правил дорожного движения // Уголовно-правовые, уголовно-процессуальные и криминалистические вопросы борьбы с преступностью: Сборник научных трудов по материалам V Всероссийской научно-практической конференции (симпозиума), Краснодар, 15 ноября 2019 года. Краснодар: Кубанский государственный аграрный университет имени И.Т. Трубилина, 2021. С. 23-29.

27. Кондратюк С.В. Система и системность использования квалифицирующих признаков преступления // Гуманитарные балканские исследования. 2019. Т. 3. № 3(5). С. 112-115.

28. Коробеев А.И. Транспортные преступления: проект новый – недостатки старые // Актуальные проблемы российского права. 2019. № 10(107). С. 172-189.

29. Коробеев А.И. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств // Законы России: опыт, анализ, практика. 2007. № 11. С. 38-46.

30. Кравец И.П. Отграничение состава дорожно-транспортного происшествия от смежных составов // Пробелы в российском законодательстве. 2019. № 1. С. 113-116.

31. Криминология. Особенная часть в 2-х т. том 2: Учебник / П.В. Агапов, К.И. Амирбеков, Т.А. Боголюбова [и др.]. 1-е изд. – Москва : Издательство Юрайт, 2018. 311 с.

32. Криминология: Учебник / П.В. Агапов, О.С. Капинус, Т.А. Боголюбова [и др.]. 2-е изд., пер. и доп. – Москва : Издательство Юрайт, 2019. 1132 с.

33. Кузьмичев Д.С. Правовое регулирование правил дорожного движения. Ответственность за несоблюдение ПДД // Юридический факт. 2021. № 138. С. 18-20.

34. Линкевич А.Е. Особенности объективной стороны нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Евразийский юридический журнал. 2011. № 4(35). С. 106-110.

35. Макаренко Д.Е. Уголовная ответственность за совершение автотранспортных преступлений // Синергия Наук. 2021. № 61. С. 40-44.

36. Михельсон Р.И. Проблемы применения причинно-следственной связи в современной // Вестник Академии Следственного комитета Российской Федерации. 2015. № 1(3). С. 126-137.

37. Молодцов В.А. Безопасность транспортных средств: учебное пособие для студентов вузов, обучающихся по направлению подготовки бакалавров «Технология транспортных процессов» (профили подготовки: «Организация и безопасность движения», «Расследование и экспертиза дорожно-транспортных происшествий») // Тамбов: ТГТУ, 2013. 237 с.

38. Мубинов А.Г. Противодействие автотранспортным преступлениям // Скиф. Вопросы студенческой науки. 2018. № 1(17). С. 144-148.

39. Насаева В.О. Понятие, значение и последствия транспортных преступлений // Молодой ученый. 2019. № 47(285). С. 341-343.

40. Неверов В.И. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (уголовно-правовое и криминологическое исследование): специальность 12.00.08 «Уголовное право и криминология; уголовно-исполнительное право»: автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук Саратов, 2007. 21 с.

41. Павлик Е.М. Криминологическая характеристика правонарушений, совершаемых при управлении транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения // Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России. 2018. № 3(79). С. 118-122.

42. Перфилов В.П. Теоретические и практические вопросы уголовно-правовой квалификации нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: специальность 12.00.08 «Уголовное право и криминология; уголовно-исполнительное право»: автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Москва, 2008. 22 с.

43. Петухов Б.В. Уголовно-правовые и криминологические проблемы борьбы с автотранспортными преступлениями: специальность 12.00.08 «Уголовное право и криминология; уголовно-исполнительное право»: автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Москва, 1992. 22 с.

44. Пилипенко Ю.Ю. Нарушение правил дорожного движения как преступление против безопасности движения и эксплуатации транспорта. // Молодой исследователь: вызовы и перспективы: Сборник статей по материалам СХСШ международной научно-практической конференции, Москва, 14 декабря 2020 года. Москва : Общество с ограниченной ответственностью «Интернаука», 2020. С. 107-113.

45. Побежимова Н.И. Кодификация законодательства об административных правонарушениях: новеллы кодекса РФ об административных правонарушениях; пути их решения, ответственность предпринимателей // Вестник Евразийской академии административных наук. 2020. № 4(53). С. 94-100.

46. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 № 25 (ред. от 24.05.2016) «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения»// Российская газета, № 23, 2016.

47. Постановление Пленума Верховного Суда СССР от 06.10.1970 № 11 «О судебной практике по делам об автотранспортных преступлениях» (утратил силу) // КонсультантПлюс: справ.правовая система. М., 2022.

48. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 31.12.2020) «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2022) // «Российские вести», № 227, 23.11.1993.

49. Постановление Правительства РФ от 29.06.1995 № 647 (ред. от 04.09.2012) «Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий» // Гарант: информ.-правовое обеспечение. М., 2016.

50. Приказ Минздравсоцразвития РФ от 24.04.2008 № 194н (ред. от 18.01.2012) «Об утверждении Медицинских критериев определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека») // Российская газета, № 5, 2008.

51. Проценко С.В. Установление причинной связи в процессе квалификации транспортного преступления // Юридический мир. 2010. № 7. С. 59-64.

52. Рамазанов Е.Р. О некоторых аспектах социально-правовых оснований установления уголовной ответственности за нарушения правил дорожного движения, совершаемые лицами, находящимися в состоянии опьянения // Студенческий вестник. 2019. № 35-1(85). С. 61-62.

53. Рублев, А.Г. Неосторожная форма вины и ее альтернатива в нарушении правил дорожного движения // Вестник Казанского юридического института МВД России. 2016. № 2(24). С. 57-61.

54. Русман Г.С. Особенности установления и доказывания причинно-следственной связи в ходе расследования автотранспортных преступлений // Вестник Южно-Уральского государственного университета. Серия: Право. 2012. № 43(302). С. 67-72.

55. Северинова Е.Д. Детерминанты преступлений, связанных с нарушением правил безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Colloquium-journal. 2020. № 2-13(54). С. 203-204.

56. Селюков Д. Судебное разрешение противоречий, связанных с дорожно-транспортным преступлением // Юстиция Беларуси. 2013. № 8(137). С. 68-72.

57. Синев С.В. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта // Синергия Наук. 2021. № 55. С. 267-275.

58. Смаль Н.И. Ответственность за нарушения действующих на транспорте правил: специальность 12.00.08 «Уголовное право и криминология; уголовно-исполнительное право»: автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Москва, 1992. 22 с.

59. Смирнов, Д.В. Уголовно-правовая и криминологическая характеристика нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: специальность 12.00.08 «Уголовное право и криминология; уголовно-исполнительное право»: автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук Москва, 2004. 25 с.

60. Сорокина В.М. Уголовная ответственность за совершение автотранспортных преступлений // Постулат. 2017. № 3(17). С. 16.

61. Справочник. Нормативно-правовые документы транспортно-дорожного комплекса Российской Федерации / Е.А. Кравченко, А.Е. Кравченко, В.Н. Ломовских, А.П. Глущенко. – Краснодар : ООО «Издательский Дом-ЮГ"», 2009. 565 с.

62. Талибова С.Э. Актуальные проблемы уголовно-правовой квалификации автотранспортных преступлений и вопросы их предупреждения // Образование и право. 2020. № 8. С. 381-385.

63. Талибова С.Э. Современные проблемы дифференциации объективных признаков автотранспортных преступлений // Образование и право. 2020. № 8. С. 354-359.

64. Танага И.В. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: проблемы уголовно-правового регулирования и предупреждения: специальность 12.00.08 «Уголовное право и криминология;

уголовно-исполнительное право»: автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук Ростов-на-Дону, 2010. 27 с.

65. Тарасова В.А. О необходимости дифференциации уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения // Природа. Человек. Культура: Материалы Второго Международного научно-просветительского форума, Кисловодск, 01-03 октября 2020 года. Кисловодск Москва: Общество с ограниченной ответственностью «Научный консультант», 2020. С. 384-389.

66. Татарников В.Г. Проблемы уголовно-правовой охраны безопасности на транспорте // Евразийский юридический журнал. 2018. № 8(123). С. 232-235.

67. Тиницкая Е.Р. К вопросу об ответственности за причинение ущерба электросамокатами // Молодежный исследовательский потенциал: сборник статей Международного научно-исследовательского конкурса, Петрозаводск, 20 сентября 2020 года. Петрозаводск: Международный центр научного партнерства «Новая Наука» (ИП Ивановская Ирина Игоревна), 2020. С. 83-87.

68. Уголовное право России. Особенная часть в 2-х т. том 1: Учебник / Э.Н. Жевлаков, А.В. Наумов, П.В. Агапов [и др.]. 2-е изд., пер. и доп. Москва : Издательство Юрайт, 2020. 591 с.

69. Уголовное право: Общая часть. / Д.И. Аминов [и др.]; под ред. Д.И. Аминова, А.М. Багмета. Москва: ЮНИТИ-ДАНА, 2015. С.150.

70. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 № 63-ФЗ (ред. от 25.03.2022) // Российская газета № 113, 18.06.1996, № 114, 19.06.1996, № 115, 20.06.1996, № 118, 25.06.1996.

71. Уголовный кодекс РСФСР (утв. ВС РСФСР 27.10.1960) (ред. от 30.07.1996) // Ведомости ВС РСФСР, 1960, № 40, ст. 591.

72. Уматкулова Р.Р. Автотранспортные преступления в системе преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта // Colloquium-journal. 2019. № 14-8(38). С. 73-75.

73. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 29.11.2021) «О безопасности дорожного движения» «О безопасности дорожного движения» // Российская газета, № 245, 26.12.1995.

74. Федеральный закон от 29.06.2015 № 162-ФЗ (ред. от 30.12.2020) «О стандартизации в Российской Федерации» // Российская газета, № 144, 03.07.2015.

75. Хакимова Р.Ф. Уголовная ответственность лиц, совершивших дорожно-транспортное преступление в состоянии опьянения // Перо науки. 2019. № 6(6). С. 22-27.

76. Хисматуллина Е.О. Исторический аспект уголовной ответственности за вождение транспортным средством в состоянии опьянения // Евразийский юридический журнал. 2016. № 9(100). С. 213-215.

77. Ходасевич О.Н. Криминологическая характеристика и предупреждение автотранспортных преступлений: специальность 12.00.08 «Уголовное право и криминология; уголовно-исполнительное право»: автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Челябинск, 2004. 22 с.

78. Чистякова В.В. К вопросу о вине потерпевшего в обязательствах из причинения вреда авторанспортным средством // Актуальные проблемы экономики и права. 2014. № 2. С. 162-169.

79. Шелевая А.К. Учение о вменяемости и невменяемости в науке уголовного права и проблемы его законодательного регулирования // Университетская наука. 2019. № 2(8). С. 204-208.